Umberto Bernardini

UN BEBÉ AL GIRO DEL MONDO

a cura dell'Associazione Pionieri dell'Aeronautica

PIONIERE

Umberto Bernardini

UN BEBÉ AL GIRO DEL MONDO

Il Piper PA 28 - 181 (Archer II)
di Bertolaso-Bernardini al rally aereo intorno al mondo
luglio - agosto 1992

a cura dell'Associazione Pionieri dell'Aeronautica

Omaggio della famiglia Bernardini

Presentazione

Questa edizione omaggio di un libro a suo tempo voluto da papà, per amici e parenti, riporta gli appunti presi durante uno straordinario viaggio intorno al mondo con un suo caro amico, il Generale Giorgio Bertolaso, su un piccolo aereo da turismo; avventura che gli è valsa la Medaglia d'Oro al Merito Aeronautico.

Mio padre ha vissuto per avere "i piedi in aria" ed ha molto amato il suo lavoro da cui ha avuto moltissime soddisfazioni.

Io non ho volato con lui molte volte, ma ricordo, soprattutto, la prima e l'ultima: la prima, partendo da Torino (ero molto piccola), fui terrorizzata quando, aggrappandomi all'oblò, vidi che la terra sotto di noi era molto lontana; l'ultima, partendo da una pista erbosa vicino a Fiano Romano (ormai più che adulta), con un ultraleggero, mi portò, molto orgogliosamente, a sorvolare le sue terre natie (Castelnuovo di Porto) e la sua casa (Riano).

Sono stata su molti aerei senza avere mai paura, ma quelle due volte ebbi una paura terribile non delle sue capacità, ovviamente, ma degli aeroplani: la prima volta perché l'aereo mi è sembrato rumorosissimo ed ero sola, su un seggiolino troppo grande per me e con un oblò dal quale potevo vedere il cielo, ma dovevo alzarmi per vedere la terra; la seconda volta perché l'aereo era piccolo, leggerissimo e mi dava l'idea di una bicicletta carenata.

Adesso, in occasione dei cento anni dalla nascita, ringrazio il Sindaco e lo Staff del Comune di Castelnuovo di Porto che hanno voluto ricordare mio padre ed anche l'Associazione Pionieri dell'Aeronautica che, sotto l'impulso veramente unico di Gigi Bacchini, ha contribuito all'organizzazione dell'evento.

Infine un pensiero particolare lo rivolgo a tutti i familiari che sono con lui al Cimitero di Castelnuovo di Porto e che lui, in vita, ha tanto amato: i genitori, le sorelle ed il fratello Egizio, ma soprattutto mia madre, la quale gli ha sempre dato la giusta energia e serenità per far sì che la sua carriera potesse non avere intoppi e mio fratello Claudio, il quale, negli ultimi anni, lo ha sempre supportato ed ha collaborato con lui alla stesura di queste pagine.

Viviana Bernardini Marches

Ringraziamenti

Porgo un ringraziamento doveroso e deferente al Gen. Stelio Nardini perché la beneagurante presenza alla nostra partenza, il continuo interessamento ed il saluto al nostro ritorno ci ha fatto sentire non solo il Suo personale affetto, ma anche la partecipazione calorosa di tutta la Forza Armata.

Accomuno in un unico sentitissimo ringraziamento:
- L'AERONAUTICA MILITARE
- la C.I.S.E.T.
- la DUPONT
- la EL.MER.
- la EUROVINIL
- la FERRINO e C.
- la FIDIA FARMACEUTICI S.p.A.
- la GORE TEX
- la MONTEFIBRE
- la S.T.A.,

che con il loro generoso apporto hanno reso possibile la nostra partecipazione al rally.

Infine a Giorgio, compagno d'arme da oltre 50 anni, con l'espressione della mia amicizia va un grazie affettuoso e cordiale per avermi accettato come partner in questo periplo del mondo che concretizza un mio sogno di ragazzo e mi consente di concludere soddisfatto oltre mezzo secolo di attività di volo.

Gli sono estremamente grato anche per aver potuto portare, insieme a lui, ancora una volta i colori della nostra Patria nei cieli del mondo ed in remote contrade, mai prima d'ora solcate da ali italiane.

Ora posso *mettere le scarpe al chiodo* con nostalgia, con rimpianto, ma appagato, e con *malcelato orgoglio.*

Umberto Bernardini

Giorgio Bertolaso e Umberto Bernardini salutano prima del decollo da Ciampino

La mia storia, in merito al *first annual around the world air rally*, ha inizio il 28 marzo 1992 sull'aeroporto di Centocelle dove alla presenza delle più alte autorità militari, si è celebrato quest'anno l'anniversario della costituzione della nostra Forza Armata.

Sono presenti anche molti ufficiali non più in servizio, colleghi uniti da un'amicizia consolidatasi in anni e anni di vita in comune.

Fra i tanti incontro anche Giorgio Bertolaso, cui sono legato da amichevole simpatia che risale ad anni ormai remoti, quando ambedue frequentavamo la Regia Accademia Aeronautica di Caserta: io ero *pinguino* del magico Corso Vulcano, mentre lui, già *aspirante* del Corso Turbine, era invidiatissimo perchè ormai prossimo al termine di quel duro tirocinio triennale.

Tempi duri quelli, quando il vecchio prof. Simeon, docente di Navigazione aerea, ci diceva che per... *gente come noi* l'unica alternativa alla vita militare era quella di *fare il barbiere*.

Fu anche per ovviare alle paventate conseguenze di questa minaccia che tenemmo duro, studiammo con perseverante tenacia, superammo esami, imparammo a volare, diventammo piloti, da *pinguini* passammo *anziani*, da *anziani* fummo promossi *aspiranti*, guadagnandoci — al termine di tre anni di duro tirocinio — i tanto agognati galloni di ufficiali piloti della Regia Aeronautica.

Quasi per caso vengo a sapere da Giorgio che da tempo sta preparando la partecipazione ad un rally aereo che si prefigge il giro del mondo.

D'impulso, affascinato dalla notizia, senza nemmeno chiedere indicazioni sul tipo di aereo, sulla rotta, su tempi e costi dell'impresa, mi offro di partecipare come co-pilota, come navigatore, come interprete, come addetto alle relazioni pubbliche, come *fac-totum*, portaborracce, lustrascarpe et *similia*.

Non mi importa assolutamente il come: mi affascina e mi entusiasma l'idea.

L'importante per me è partecipare, come per le Olimpiadi, anche se qui c'è una sensibile differenza: qui bisogna pure vincere, perché nel caso specifico, vincere significa anche tornare a casa.

Entrato così di getto *vulcanicamente*, nella sarabanda mi infogno nell'esame dei tanti problemi di vario genere che dovrò risolvere con la dovuta serietà prima di poter affrontare l'affascinante avventura: avventura certamente che potrà, anzi dovrà, diventare esperienza professionale, irripetibile sì, ma anche sicura, perché di dà il caso che io ad Umberto Bernardini voglia anche proprio un sacco di bene.

Bertolaso, colpito dal mio entusiasmo, forse per scaramanzia o come mi auguro e spero, fors'anche per stima, non ha il coraggio di dire di no: il posto di co-pilota è mio.

Il passaporto è in ordine? Mi hanno detto che in Russia pretendono pagamenti solo in contanti, in dollari.

E negli altri Paesi? Sarà sufficiente la Carta di Credito della American Express? Quali le carte di navigazione da usare? Quali i consumi e quale il fabbisogno di carburante? Quali... quanti...

Portato per personale tendenza istintiva a decisioni rapide più che all'analisi dei problemi, mi accorgo purtroppo che più problemi risolvo più altri nuovi e difficili mi frullano in testa.

Anche ora continuo a confidare soprattutto sulla mia buona fortuna e sulla mia grandissima resistenza alla fatica fisica.

Questa volta, però, a salvaguardia di qualche brutto inconveniente, sarà bene mettere in valiglia qualche pillola, qualche disinfettante, un paio di maglie e di mutandoni di lana, ed anche quattro paia di calze, di quelle invernali lunghe: né posso dimenticare quella famigerata panciera, che da oltre mezzo secolo ... non utilizzata, conservo ancora a ricordo delle mancate *libere uscite* e dei non pochi *turni di consegna* che mi aveva procurato in Accademia, quando - quasi sempre *pizzicato* dall'ufficiale di picchetto - tentavo di non indossarla al momento del controllo durante l'adunata ante libera uscita.

Ma, Santo Cielo, come si poteva a vent'anni, d'estate, uscire con una ragazza indossando uno spavaldo spadino, e nel contempo, una deprimente panciera di lana?

Ritengo invece di secondaria priorità provvedere all'aggiornamento della validità dei documenti di volo.

Naturalmente, oltre al brevetto di *pilota militare*, nel corso degli anni ho conseguito il brevetto di *pilota civile di 1°, 2° e 3° grado (1954)*, nonchè l'iscrizione *all'Albo dei piloti collaudatori*

Sono altresì titolare del **brevetto n. 1** di pilota *collaudatore sperimentatore* rilasciatomi dall'Aeronautica Militare in esito al corso, seguito nel 1953, presso la Empire Test Pilots' School di Farnborough (U.K.).

Per questo raid mi serve solo il brevetto di *"pilota privato"*: un... niente direi, e pertanto ritengo di non dovere incontrare difficoltà alcuna per il rinnovo da parte di Civilavia, previo, naturalmente, l'accertamento dell'idoneità psico-fisica da parte dell'Istituto Medico Legale dell'A.M., il pagamento delle dovute tasse erariali ed il controllo in volo da parte di un Ispettore di volo della stessa Civilavia.

Questo anche perché ritengo che, mentre il brevetto di pilota ha una sua validità limitata nel tempo, temporale quindi, per quello di pilota collaudatore non è prevista alcuna scadenza burocratica e, di conseguenza logica, è da considerare di validità permanente.

Purtroppo, erroneamente non tengo conto della farraginosa burocrazia italiana, che per conseguire il rinnovo del brevetto di *pilota privato*, mi impone di rifare tutta la trafila, compreso un esame scritto (e questo lo considero scandaloso e ridicolo!!!) di navigazione, motori, aerodinamica, meteorologia, diritto e medicina aeronautica.

E così, nel 1992, ben 54 anni dopo il primo volo su aliante (1938), con l'esborso non trascurabile di svariati biglietti da 100.000 lire, ridivento *"allievo pilota"* (attestato n. 693) e poi, su velivolo CESSNA 152, conseguo il brevetto di *"pilota privato di velivolo" (n.27036) dell'Aviazione Civile Italiana.*

Ed in famiglia cosa sucede? Come hanno subito l'impatto di questa notizia senz'altro eclatante quanto inattesa? In un primo momento, pensando ad una scherzo, stentavano a credere che il loro... vecchio non intendeva ancora smetterla.

Quando poi i miei hanno capito che facevo sul serio, l'approvazione dei figli, genero e nuora compresi, è stata immediata, completa e beneaugurate.

Le due nipotine, accortesi improvvisamente che sapevano ben poco di geografia, nonostante la disponibilità in casa di un grosso mappamondo luminoso, ora eccitatissime non cessano di rimirarselo.

E mia moglie? Lei osserva tutto, non ha il coraggio di guardarmi negli occhi, sembra assente anche se la testa ha un impercettibile significativo dondolio: osserva tutto e, anche se intimamente preoccupata: fortunatamente ama molto il volo anche lei e forse forse mi invidia un pò... ma tace!

I giorni passano veloci: Giorgio ed io siamo occupatissimi.

Ci rechiamo a Cannes presso un'Officina autorizzata PIPER, per far installare, al posto dei sedili posteriori, un grosso serbatoio supplementare per carburante in acciaio inox da 180 litri, che ci consente, con un'autonomia di volo superiore alle 10 ore, di coprire distanze di circa 1300 miglia nautiche, pari ad oltre 2400 chilometri.

Ed ancora non basta: togliendo ulteriore spazio al già limitatissimo vano destinato ai bagagli, ci procuriamo anche 5 taniche carburante da 25 litri ciascuna.

Ora con il nostro piccolo aereo possiamo stare in volo circa 15 ore, superando così anche la richiesta degli organizzatori che prescrive - per motivi di sicurezza organizzativa - per i velivoli partecipanti, un'autonomia di 1300 miglia nautiche, pari a oltre 2400 chilometri.

Incrementata così cospicuamente la nostra disponibilità di carburante a bordo, anche superando **il limite massimo di peso** del velivolo, non ci resta che controllare in volo il corretto ed agevole funzionamento delle rubinetterie e del travaso carburante: nulla di meglio che fare un *senza scalo* Roma-Parigi in modo da sottoporre il tutto ad una completa prova pre-rally.

Nostro aeroporto di previsto arrivo è il piccolo, ma attrezzatissimo aeroporto di Paris-Loignes, ma prima, per il consueto controllo doganale,

dovremo fare un breve scalo a Paris-Le Bourget, e questo ci comporta un'imprevista spesa di circa 200.000 lire per diritti d'assistenza (!!!)

Da qui, sotto un violento temporale, raggiungiamo con un salto di 10 minuti di volo la nostra destinazione accolti dal nostro organizzatore europeo con il quale abbiamo un breve incontro di lavoro.

Nel pomeriggio stesso ripartiamo per Cannes per definire gli accordi di lavoro con la Ditta Aerac per il BeBè, in previsione del rally.

Giornata piena e molto proficua, anche se con un brutto finale a sorpresa.

A Cannes, al momento della messa in moto per rientrare a Roma, l'elica non gira a causa della rottura dell'ingranaggio del motorino d'avviamento.

Il forzato amaro rientro a Roma in treno è stato compensato dalla considerazione che non tutti i mali vengono per nuocere: il solo pensiero che se quell'avaria ci fosse capitata durante una tappa in Siberia saremmo stati veramente nei... pasticci ci ha fatto accettare l'inconveniente con certosina pazienza...

Altra preoccupazione che ci assilla è l'approvvigionamento di tutto il materiale d'emergenza, per la sopravvivenza in mare e in zone artiche, così come prescritto dalle autorità canadesi per autorizzarci il sorvolo del Labrador, dello Stretto di Baffin e dell'isola della Groenlandia.

Nel deprecato caso di un nostro atterraggio o ammaraggio forzato, delle operazioni di soccorso in quell'area, sono responsabili – per accordo I.C.A.O. – i Canadesi che quindi, per i velivoli monorotore, in particolare, richiedono una massa di materiali d'emergenza che ancor più penalizza un piccolo aereo come il nostro.

Fortunatamente le ditte Ferrino ed Eurovinil ci forniscono a titolo gratuito la quasi totalità di questi materiali.

L'Aeronautica Militare, da parte sua, ci fornisce due tute impermeabili da immersione, di nuovo tipo, nonchè una scorta di razioni di viveri d'emergenza.

Inoltre per aderire alla specifica richiesta degli organizzatori dobbiamo imporre un nominativo al velivolo e piazzarlo ben visibile sulla fiancata anteriore della fusoliera, unitamente ai nomi dei due piloti.

La fantasia di tutti i familiari si sfrena con proposte e disegni: ognuno vuol dire la sua: trionfa a pieno titolo il nominativo BEBÉ (dalle iniziali di Bertolaso e Bernardini), che, fiancheggiato da 3 stelle d'oro per lato, campeggia al centro di un variopinto globo terracqueo su cui è indicata la rotta del rally.

La scelta risulterà appropriata, perché di tale appellativo approfitteranno quasi tutti i giornalisti per titolare simpaticamente i loro articoli.

A questo punto siamo pronti per partecipare al rally.

Ma alla fin fine che cosa è questo rally?

Beh, è il primo rally aereo che si propone la circumnavigazione del mondo.

Fino a quest'anno non era mai stato concesso il sorvolo del continente euro-asiatico russo, particolarmente quello dei territori dell'estremo nord-est siberiano.

Anche qui la *perestroika* ha fatto... il miracolo.

Senza tale sorvolo non sussisteva, salvo alcuni sporadici tentativi isolati, la possibilità pratica, per velivoli da turismo di serie e con potenze motrici anche molto limitate, di compiere il giro completo del globo, date le enormi estensioni oceaniche esistenti a latitudini medio-basse.

Nell'era dei voli supersonici, la storica apertura dei cieli russi riporta il volo alla bellezza ineguagliabile dell'epoca pionieristica e romantica.

Questo rally, organizzato congiuntamente dalla Raid International - con sede a Lussemburgo - e dalla Aviation Export - con sede a Santa Monica (California), è aperto alla partecipazione di velivoli da turismo di tipo mono-motore, bi-motore, turbo-elica e a getto.

L'ambiente aviatorio internazionale ha mostrato vivissimo interesse, ma le obiettive difficoltà al momento ignote, ma certamente presenti in zone fortemente ostili dal punto di vista della natura e dell'ambiente meteorologico, la lunghezza delle singole tappe con conseguente grave impatto sulla fatica fisica e psichica dei partecipanti, le incognite sempre immanenti nella prima edizione di un qualcosa totalmente nuovo, gli ostacoli particolarmente difficili da superare in caso di avarie tecniche, nonchè gli elevati costi di partecipazione, hanno comportato una forte limitazione ad una massiccia partecipazione di equipaggi, specie europei.

Tale partecipazione, di certo, non mancherà nel futuro, visto l'intendimento degli organizzatori di ripetere questo rally con scadenza annuale.

Per ragioni a noi sconosciute hanno ritirato la loro adesione iniziale due equipaggi olandesi e due spagnoli, mentre un equipaggio tedesco ed uno inglese limiteranno la loro partecipazione alla tappa iniziale Londra-Mosca.

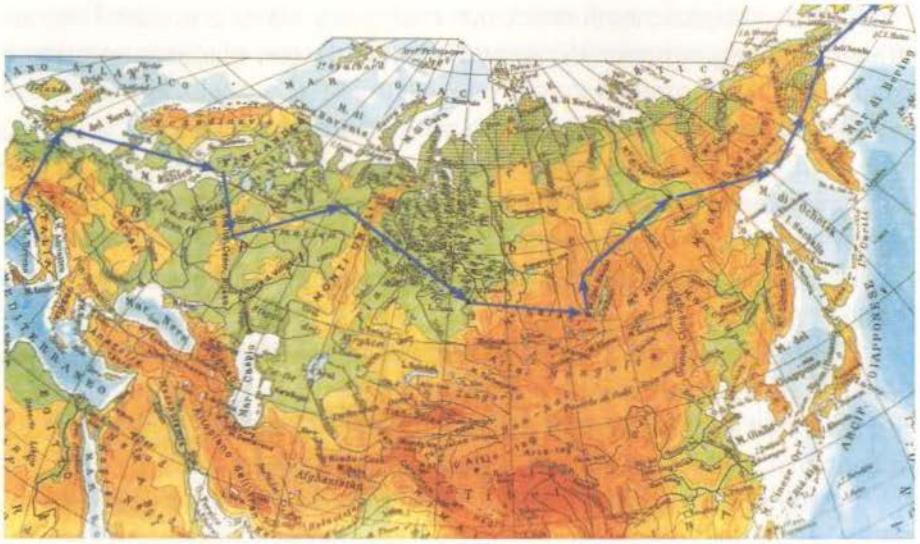
Parteciperanno 12 equipaggi nord americani ed un equipaggio italiano, il nostro.

Dai vari Stati dell'Unione gli americani confluiranno tutti a Santa Monica, da dove partiranno il 4 luglio 1992.

Da parte sua l'equipaggio italiano inizierà il rally a Londra, punto di incontro di tutti i partecipanti, il giorno 9 luglio 1992.

Il rally si svilupperà secondo il seguente calendario di massima:

9 luglio	affluenza equipaggi a Londra		
10 luglio	sosta a Londra		
11 luglio	Londra – Helsinki	1.286	miglia nautiche
12.luglio	Helsinki – Mosca	541	miglia nautiche
13/14/15	sosta a Mosca		
16 luglio	Mosca – Sykvitkar	572	miglia nautiche
17 luglio	Sykvitkar - Novosibirsk	1.072	miglia nautiche
18 luglio	Novosibirsk - Irtkusk	820	miglia nautiche
19 luglio	sosta a Irtkusk		
20 luglio	Irtkusk - Yakusk	1.250	miglia nautiche
21 luglio	Yakutsk - Magadan	581	miglia nautiche
22 luglio	Magadan-Anadyr-Anchorage	1.743	miglia nautiche
	LINEA CAMBIAMENTO DATA		
22 luglio	sosta ad Anchorage		
23 luglio	Anchorage-Vancouver	1.140	miglia nautiche
24 luglio	Vancouver-Santa Monica	1.000	miglia nautiche
25 luglio	S.Monica-Oklahoma City	1.050	miglia nautiche
26 luglio	Oklahoma City-Bangor	1500	miglia nautiche
27 luglio	sosta a Bangor		
28 luglio	Bangor-Frobisher Bay	1.200	miglia nautiche
29 luglio	Frobisher Bay-Reykjavik	1.204	miglia nautiche
30 luglio	Reykjavik-Londra	1.286	miglia nautiche
	per un totale di	16.245	miglia nautiche
	pari a circa	**30.090**	**km**



Le prime tappe del Raid da Londra verso est, attraverso la Russia, fino allo stretto di Bering. Londra - Helsinki - Mosca - Sykvitkar - Novosibirsk - Irtkusk - Yakusk - Magadan - Anadyr.

Il passaggio nel continente americano attraveso l'Alaska, la California, gli stati centrali degli USA per poi attraversare l'Atlantico con tappa in Groenlandia: Anadyr - Anchorage - Vancouver - Santa Monica - Oklaoma City - Bangor - Frobisher Bay - Reykjavik.

Le ultime tappe del Raid da Reykjavik, in Islanda, a Londra, fino al ritorno a Roma.

Il velivolo del raid, un Piper 28 Archer II, marce I-NGPR, che per l'occasione è stato denominato "BeBè" dalle iniziali dei due piloti: Bertolaso e Bernardini.

Per noi:

- il chilometraggio totale previsto, inclusi i voli di collegamento Roma-Londra-Roma, supera i Km 35.000
- ore di volo previste per il rally circa 165
- ore di volo Roma-Londra e ritorno circa 20
- ore di volo totali previste circa 185
- consumo di carburante previsto litri 5000/5500
- velivolo impiegato:

. Piper PA 28 - 181 (Archer II) I-NGPR

. potenza motore 180 CV (motore Lycoming)

. velocità di crociera 100-105 nodi

. carrello fisso ed elica a passo fisso

. equipaggiamento IFR completo

. impianto antighiaccio: limitato al riscaldamento del tubo di Pitot e all'aria calda sul carburatore.

- **Primo pilota:** Giorgio Bertolaso - Orgiano (VI) 10 gennaio 1918 (proprietario del velivolo).

- **Secondo pilota:** Umberto Bernardini - Roma 22 luglio 1921.

ambedue ufficiali dell'Aeronautica Militare, generali di Squadra Aerea attualmente nella "riserva". Con i loro 145 anni cumulativi di età costituiscono, senza dubbio l'equipaggio più "anziano" del rally, ma anche uno fra i più esperti e qualificati.

Nelle pagine precedenti ho cercato di sintetizzare come si è determinata la mia partecipazione al rally, nonchè le difficoltà ed i problemi incontrati durante la fase preparatoria del volo.

Ora che siamo giunti al giorno della partenza ho intenzione di annotare giorno per giorno, come semplici appunti di viaggio, magari presi durante il volo, lo svolgersi degli eventi che mi auguro tutti favorevoli e le sensazioni che ne derivano.

"Qui si parrà la tua nobilitate", direbbe padre Dante.

Lunedì 6 luglio

Siamo arrivati al giorno della partenza dall'Italia.

Prima tappa sarà Cannes, dove il nostro BEBÉ subirà l'ultimo accurato controllo pre-rally.

Per migliaia di chilometri e centinaia ore di volo non avremo la possibilità di sottoporlo ad ulteriori revisioni durante il rally.

Ho già constatato nei precedenti voli che è una macchina estremamente affidabile, un vero *mulo dell'aria*, fedele dimostrazione del: *"va piano e va lontano"*: certo da parte nostra siamo ben decisi a trattarlo al meglio, e così ci proponiamo di fare a Cannes una bella scorta di materiali di ricambio che certamente non troveremmo in Siberia, nel caso che...

Si parte.

Bertolaso e Bernardini, in hangar davanti al Bebé.

Il Gen. Stelio Nardini consegna la bandiera italiana all'equipaggio in partenza.

L'equipaggio "Be - Bè, Bertolaso-Bernardini" indugia nella foto ricordo.

Non dubitavamo che un certo numero di parenti e di amici sarebbe venuto a Ciampino a salutarci, ma non immaginavamo che fosse presente anche un folto gruppo di fotografi, cine-operatori e giornalisti: non so indicare un numero, ma dire un centinaio di persone non è assolutamente esagerato.

C'erano anche molti parenti, alcuni dei quali non vedevo da qualche tempo. Una graziosa bambina mi ha addirittura chiesto un autografo!

Insieme ad una folta schiera di ufficiali, è venuto a salutarci anche il nostro Capo di Stato Maggiore, Gen. Stelio Nardini, che ci affida una bandiera con i colori della nostra Patria.

Non è retorica dire che la porteremo con grandissimo orgoglio.

Dopo foto, brindisi, auguri, battute di spirito ed abbracci, alle ore 12.00, come avevamo pianificato, lasciamo il parcheggio.

Negataci l'autorizzazione da parte della Torre Controllo di Ciampino per un *passaggio basso* di saluto ai presenti, Giorgio, dopo il decollo per pista 15, punta su Ostia salendo a 10.000 ft, come da ordine di Roma Controllo.

Cielo coperto per 3-4/8 di cumuli, vento 160°/7 nodi.

Roma Controllo, facendoci saltare alcuni tratti di aerovia, ci autorizza un *diretto* su Capo Corso, ancor prima di raggiungere l'Elba; successivamente anche Marsiglia Controllo ci autorizza un *diretto* su Cannes: sembra proprio evidente che tutti abbiano gran fretta di togliersi di torno il nostro lento BEBÈ!

Noi logicamente siamo indaffaratissimi a controllare il funzionamento di ogni singolo apparato, ogni strumento, ma soprattutto sottoponiamo a controlli incrociati i nostri due G.P.S. (Global Positioning System), fornitici dalla S.T.A. e dalla EL.MER.

Il sistema GPS, ormai commerciabilizzato anche per impieghi civili, dopo um inizio prettamente militare, trova applicazione nella navigazione aerea, marittima, ed anche da parte di veicoli terrestri. Si basa, in estrema sintesi, su una rete di 21 satelliti geo-stazionari opportunamente posizionati a notevole altezza al di sopra del globo terracqueo, a, sì da essere visibili da un apparato utilizzatore che utilizza almeno tre satelliti contemporaneamente.

Questo, mediante triangolazione degli angoli di rilevamento, pur nelle sue ridottissime dimensioni d'ingombro, determina con continuità ed altissima precisione (dell'ordine di qualche metro) la propria posizione sul terreno, la sua velocità di spostamento, l'angolo di rotta e la distanza da un meta prefissata, gli eventuali spostamenti laterali dalla rotta stessa e l'ora di Greenwich. Se poi, in particolari posizioni, i satelliti visibili sono addirittura quattro, allora il sistema può persino fornire l'indicazione della quota di volo.

Cosa si può pretendere di più?

Addio alla navigazione stimata bussola-orologio, addio alla navigazione radiogoniometrica, astronomica, Loran, GEE, astro-compass, addio!!

E allora tutte le ore di studio che abbiamo trascorso sui libri di testo per cercare di capirci qualcosa? Quanto più fortunati sono i navigatori moderni rispetto a noi ormai... matusalemme!!

Questi due apparati di navigazione dovranno essere i nostri più fedeli ed affidabili compagni di volo nel sorvolo di zone scarsamente servite da radioassistenze.

Su Capo Corso ci attendono condizioni meteo avverse con turbolenza e violenta pioggia, ma dopo 10-15 minuti torna il sereno.

Appena atterrati sulla elegante e bella pista di Cannes alle 14.50 locali, il tempo deteriora rapidamente, con ritorno di pioggia insistente e scrosciante.

Martedì 7 luglio

Trascorriamo la mattinata in hangar seguendo i lavori di controllo cui è sottoposto il BEBÉ: sostituzione candele, filtro olio, filtro benzina, controllo compressione cilindri, circuito idraulico, circuito elettrico, etc.: ci assicurano che il motore è in ottimo stato.

Alquanto soddisfatti ci concediamo un pranzetto in città, con l'immancabile passeggiata lungo la Croisette, la cui spiaggia è affollata di belle ragazze.

Nel pomeriggio prepariamo il volo per l'Inghilterra, definendo rotte, tempi, frequenze radio: l'atterraggio è previsto a Southend-on-sea, all'imboccatura nord dell'estuario del Tamigi, dove ci incontreremo con gli altri rallyisti, partiti insieme da Santa Monica-California...

Le condizioni meteo sull'Inghilterra meridionale, pessime da alcuni giorni, vanno lentamente migliorando: ce lo auguriamo.

Mercoledì 8 luglio

Continuano i controlli al velivolo. Alla prova dell'autopilota vengono... i guai.

Non se ne capisce il perché, ma non funziona.

Quanto tempo ci farà perdere la sua riparazione? Lo specialista elettronico della Aerac prova e riprova, scartabella manuali, appare incerto e solo in serata ci dà qualche buona speranza.

Forse domani possiamo partire.

Nel tardo pomeriggio, approfittando di un viaggio di mio figlio a Nizza, arriva anche mia moglie: per salutarmi ancora o perché magari, sotto sotto, teme i pericoli della tentacolare Cannes? ....

Giovedì 9 luglio

Oggi ci aspettano in Inghilterra. Sarà pronto l'aereo per la partenza in mattinata? Ci alziamo con questa spina nel cuore.

Dopo alcune incertezze, alle 10.15 l'aereo viene provato in volo: va bene.

I preparativi diventano convulsi: conto dell'albergo, spese aeroportuali, rifornimento carburante, pagamento riparazione dell'aereo, controllo doganale, polizia di frontiera, piano di volo, informazioni meteo. Diventa un problema anche il saldo delle spese: qualcuno accetta solo moneta francese (quindi corri in banca a cambiare), altri accettano la carta dell'American Express, altri ancora accettano solo dollari in contanti.

Dopo una lunga attesa per la *clearance*, il decollo ci viene autorizzato alle 12.15 locali.

Alea iacta est - Qui si parrà la tua noblitate

Durante il volo abbiamo tempo variabile (dal sereno CAVOK = Ceiling And Visibility Ok, alla pioggia con grandine).

Volare per ore sulle grandi pianure francesi fa sempre un certo effetto, perché si ha netta la sensazione della ricchezza dell'agricoltura locale.

Le ore trascorrono lentamente, ma sempre interessanti.

Data la ristrettezza di spazio che regna sovrana, tutto in volo diventa complicato: prendere una carta di navigazione dalla borsa di carteggio, mangiare un frutto o prendere la bottiglia dell'acqua assurgono a problemi... importanti...

A Giorgio sfugge di mano un coltellino mentre sta sbucciando una pesca: per cercare di recuperarlo abbiamo fatto *acrobazie*, senza esito.

Arrivati nell'area di Paris Control, ci autorizzano la rotta su Reims, e non su Cambrai, come da noi pianificato, facendoci allungare percorso e tempo di volo.

Successivamente, però, vettoriandoci direttamente su Boulogne-sur-mer, il Controllo ci fa saltare alcuni punti di riporto: pari e patta.

Attraversando la Manica, il tempo diventa *inglese*: tanta foschia che diventa sempre più densa col calare del sole.

In compenso ci prende *in consegna* la suadente voce di una ragazza inglese che parla lentamente e chiaramente: proprio quello che ci vuole.

Il cielo coperto e la foschia sempre più fitta riducono notevolmente la visibilità.

Io sono ai comandi; è necessario atterrare con l'ILS, e Giorgio mi dà una mano, anzi due, perché in IMC reale non ho mai atterrato con l'ILS, ma sempre con sistema GCA.

A terra il primo shock: la fila degli aeroplani del rally, già tutti arrivati, fa sembrare ancora più piccolo e indifeso il nostro BEBÉ.

Sudati e stanchi, siamo attesi da una ragazza che dovrà condurci nella residenza ufficiale del Sindaco di Southend, per un cocktails di benvenuto, dove i colleghi americani già sono lì radunati.

Invano cerchiamo di esimerci dall'invito, ritenendo che il nostro abbigliamento (Giorgio in calzoncini, camiciola e calzettoni, io in jeans e giubbotto) non sia consono ad un ricevimento ufficiale. La ragazza insiste e ci convince, dicendo che anche gli altri ecc. ecc.: dobbiamo ammettere che ha ragione. Infatti troviamo i *nostri* acconciati nelle fogge le più strane che fanno apparire noi quasi eleganti.

Il Sindaco, da parte sua invece, vestito tipicamente all'inglese, porta al collo, quale primo cittadino, una bella collana metallica dorata che gli dona giusta autorevolezza e solennità.

A tale vista il mio pensiero torna all'epoca in cui accompagnavo il Presidente Pertini in visita ufficiale alle varie Regioni Italiane. In tale circostanza è di prammatica la presentazione al Sig. Presidente dei Sindaci di tutti i Comuni facenti parte della Regione stessa.

Beh! Quella fascia tricolore, talvolta sporca o addirittura indossata a rovescio, appariva come *sottopanza*, e esprimeva in maniera molto misera la loro dignità di pubblici amministratori, al contrario della collana metallica dorata indossata dal Sindaco di Southend on Sea, venuto a cena con noi presso il locale Aeroclub.

Belle parole di benvenuto, molto *humor*, grande allegria, risate ed un ricco buffet particolarmente apprezzato dagli americani per la dovizia di alcolici.

Al termine ci trasferiamo tutti in un albergo, molto confortevole, facente parte della catena alberghiera "Forte", l'italo-inglese di origine abruzzese eletto Sir per le sue benemerenze nel campo turistico-alberghiero. Bella carriera davvero!

A tavola cominciamo a stringere amicizie con gli altri rallysti. Giorgio ed io ceniamo con due dottori, ambedue texani, piloti di un grosso Beechcraft A36 turbo-prop (170 nodi contro i nostri 100). Uno dei due, simpaticissimo, già pilota della Pan American lasciata per contrasti personali, è ora – dicono – il più famoso ortopedico del Texas (!!!)

Ci invita – al termine del giro – ospiti nel suo ranch ove possiede un suo campo di volo e ben 12 aerei, fra cui un T.6., di buona memoria.

A loro dire, la stampa del loro Paese ha riferito la nomina al nostro Parlamento di una Mussolini con titoli molto allarmistici *more texano*,

ovvero come fine della democrazia in Italia, ritorno del fascismo... *et similia* e chi più ne ha più ne metta!!!

Che fatica tranquillizzarli! Anche perché di politica so ben poco e ben poco me ne interesso. Per di più Giorgio, con la scusa di telefonare a casa, se l'è filata via, lasciandomi solo con loro.

Mi raccontano quanto particolarmente difficile sia stato il loro volo odierno per il tempo veramente pessimo affrontato, con 4-6 ore in IMC; e, con brutale franchezza, mi dicono che dubitano fortemente che il nostro BEBÈ possa effettuare l'intero percorso del rally.

Fortunatamente, fors'anche per incoscienza, io non sono influenzato dal loro pessimismo: prendo atto di quello che dicono, riconosco la loro esperienza, ma il mio morale rimane *untouched*.

Venerdì 10 luglio

Va tutto bene, nonostante le chiare allusioni texane di ieri sera: non ho avuto... incubi, dormendo per 6-7 ore senza interruzione, cosa che non mi capitava da tempo.

Il programma odierno consente due opzioni: intera giornata a Londra in gita turistica, con pomeriggio dedicato alla visita (con cena) al Museo della R.A.F., oppure mattinata libera a Southend con programma pomeridiano e serale a Londra, in comune con gli altri.

Mentre i più scelgono la prima soluzione, anche perché molti sono a Londra per la prima volta, Giorgio ed io preferiamo la seconda che ci consente di andare in aeroporto a preparare il velivolo per il volo di domani.

Nel pomeriggio anche noi ci uniamo al gruppo ed andiamo tutti insieme a visitare il Museo della R.A.F.

La grandiosità delle infrastrutture, lo stile espositivo dei numerosi aerei di ogni tipo, del materiale d'armamento e di supporto, il nitore e l'ordine dell'intera rassegna, l'esaltazione della "Battaglia d'Inghilterra e degli uomini che l'hanno combattuta", tutto, dico tutto, non può non destare il massimo interesse e la più alta ammirazione da parte di qualsiasi visitatore.

L'esposizione poi di un nostro Cr-42 evidenzia la differenza delle forze che si affrontarono avversarie nella 2ª Guerra Mondiale, ma in noi desta anche commossa e riverente ammirazione per quelli che su questa modesta macchina seppero affrontare coraggiosamente il nemico.

L'attenzione del visitatore è notevolmente attratta da una riproduzione, a grandezza naturale, della figura di Winston Churchill, mentre pronuncia, con un ben sincronizzato movimento delle labbra, il famoso discorso di esaltazione dei piloti della RAF al termine vittorioso della Battaglia d'Inghilterra.

Personalmente durante la visita sono stato dolorosamente colpito nell'apprendere, dalla didascalia di una foto appesa ad una parete del museo, la morte nel 1977 di Bob Braham, asso della caccia notturna, il più decorato pilota inglese della 2ª guerra mondiale. Legati da profonda reciproca simpatia, per tre anni avevamo prestato servizio insieme a Parigi presso il Comando Supremo delle Forze Alleate in Europa (SHAPE).

Nel Ristorante annesso al Museo stesso ceniamo allegramente in compagnia del Presidente dell'Aeroclub d'Inghilterra che gentilmente è venuto a salutarci.

E domani per Giorgio e me ha inizio il vero Giro del Mondo.

In bocca al lupo!

Sabato 11 luglio

Quando squilla la sveglia alle 5.30 sono sveglio da tempo.

Avremmo dovuto decollare per primi alle 08.00: invece dobbiamo attendere fino alle ore 8.51, per esigenze di traffico.

Quindi attesa, preparativi, controlli e ricontrolli.

Con precisione... militaresca decolliamo all'ora assegnataci. Giorgio con la sua telecamera riprende tutta la fase del decollo, mentre io sono ai comandi. La salita è molto lenta, perché siamo sovraccarichi.

Dal VOR di Clacton-on-sea, sulla costa orientale inglese, dirigiamo su Amsterdam, Groningen, l'isola di Heligoland, salendo fino a 10.000ft

con un cielo nuvoloso, ma senza vento significativo. Siamo a quota di zero termico con inizio di formazione di ghiaccio. Prima della verticale di Amsterdam ci accordano il FL110, che ci consente di volare quasi sempre fuori dalle nubi. Poco dopo il tempo migliora; si vede perfino il mare che appare calmo... Un forte vento dal 2° quadrante ci fa sperare di potere accorciare il preventivato tempo di volo (oltre 09h40m).

A poco a poco si forma, appena sotto di noi, una coltre continua di nubi su cui fa piacere... passare a volo radente, perché ci dà la sensazione di andare più veloci.

L'Olanda scorre via; passiamo sotto il Controllo di Brema e poi, dopo 3 ore dal decollo siamo sulla Danimarca.

Il cielo sereno ci consente di vedere un bel mare calmo e i verdi pascoli danesi.

Dopo 5 ore di volo, sulla Svezia, ci scambiamo con Giorgio il posto, mentre il cielo va di nuovo coprendosi di nubi. Noi siamo *on top* e tutto va per il meglio.

La Finlandia ci appare fra gli squarci delle nubi: siamo in volo da 7 ore ormai.

Ci vuole una calcolatrice – e forse non basta – per contare i milioni di alberi e le migliaia di isole e di laghi: è un paesaggio molto monotono, che a noi appare interessante solo perchè estremamente nuovo.

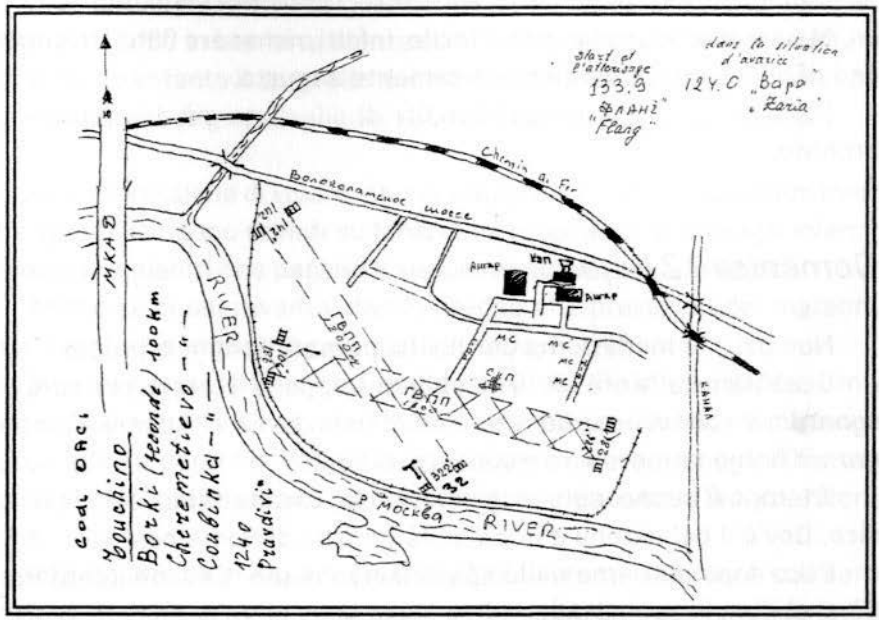
Dopo otto ore di volo ci prende in consegna il radar di Helsinki, che ci fa perdere parecchio tempo con un avvicinamento molto lungo.

A terra perdiamo altro tempo per ottenere il rifornimento, cui dobbiamo provvedere subito, anche se stanchi, perché domani, domenica, l'aeroporto rimane chiuso fino alle ore 09.00.

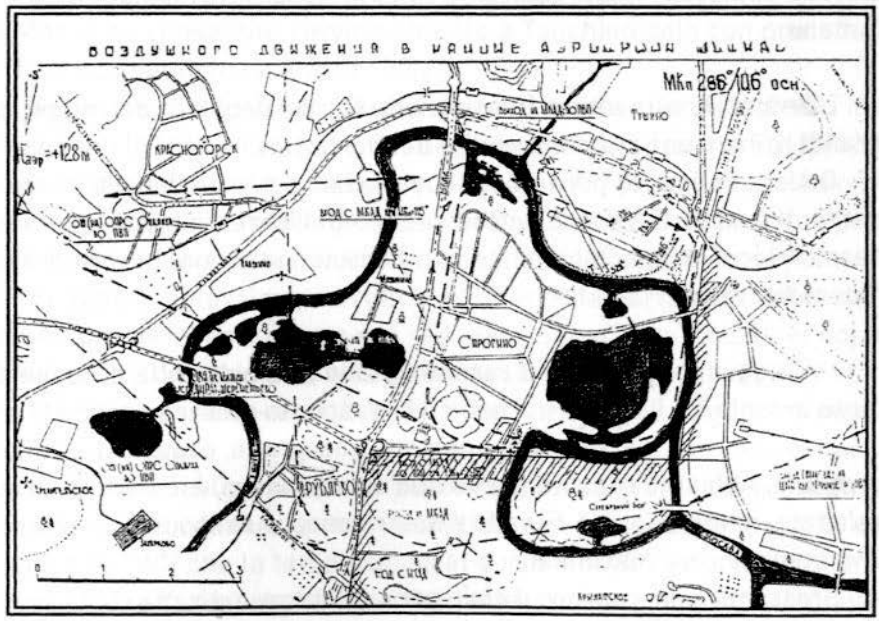
Quando arriviamo in albergo, gli altri hanno già avuto un esauriente briefing per il volo di domani sulla Russia e sulla procedura d'atterraggio a Mosca; e sono ormai al termine della cena.

Poco male, non è questo che diminuisce il nostro entusiasmo; e noi ci arrangeremo in qualche modo, anche senza briefing.

L'inizio del giro del mondo ci ha soddisfatto.



Cartine d'avvicinamento e di atterraggio sull'aeroporto di Mosca-Touchino



Il motore va bene, gli strumenti pure, i consumi sono buoni.

Manca solo lo spazio: non è facile, infatti, rimanere 08h31m sempre seduti e fermi in un ambiente veramente angusto.

Però 1.012 miglia, in realtà molte di più, sono già da mettere... in archivio.

Domenica 12 luglio

Non per i finlandesi, ma per noi la giornata comincia presto.

Decolliamo alle ore 09.10 ed abbiamo appena il tempo per dare uno sguardo *a volo di uccello* a questa Helsinki che ci appare come un grosso borgo immerso fra migliaia di alberi.

Il tempo è buono: solo un pò di foschia, caratteristica del cielo nordico. Dov'è il bel sereno e la visibilità limpida di Roma nostra?

Poco dopo entriamo nello spazio aereo russo. Chiamo infatti Peter Control (San Pietroburgo).

Mare, mare e poi laggiù appare la linea della costa, la costa russa, bassa e sabbiosa. Tallin, capitale dell'Estonia, si intravede sulla destra, lontano.

Ed eccoci finalmente in Russia, nella Russia degli zar, dei mugik, dei grandi romanzieri, dei comunisti e dei Gorbaciov.

Questa Russia, al primissimo superficiale sguardo, mi appare deludente. Vorrei farla vedere, anche se solo dall'aereo a bassa quota e a bassa velocità, a quei tanti nostri compatrioti che ancora la considerano *il paradiso russo.*

I villaggi che sorvoliamo rassomigliano alle bidonville africane. Di tanto in tanto fra i milioni dei soliti alberi spunta un'area scoperta, una spianata con 100-200 case che appaiono miserrime, coperte da lamiera ondulata. Abbiamo constatato che non esistono in questi villaggi strade asfaltate, nemmeno una. Si vede e lo si riconosce dal polverone che solleva qualche rara macchina.

Grossi nuvoloni coprono il cielo per qualche minuto, ma torna presto il bel tempo, anche se con foschia. Lo spettacolo, tremendamente mo-

notono, non varia nemmeno quando sorvoliamo qualche cittadina: quasi tutti i tetti sono in lamiera, niente strade asfaltate, pochissime vetture.

Di tanto in tanto il controllo del traffico ci fa variare quota di volo per consentire ai nostri colleghi del rally di raggiungerci e di superarci.

Ho l'impressione di volare, anzi di viaggiare, su uno di quei treni merci che spesso vengono deviati su binari morti per dare strada agli *intercity* pieni di viaggiatori che pagano il supplemento per andare veloci.

Anche se ci speravamo, dando credito alle previsioni dei meteorologi, i venti che vogliamo noi, quelli in coda, non ci sono.

Mentre sorvoliamo le lievi ondulazioni del *Rialzo dei Valdai*, i miei ricordi scolastici di Geografia, materia da me prediletta, mi portano a cercare le sorgenti del Volga che qui incomincia – a meno di 200 metri sul livello del mare – il suo lento e lungo cammino verso la foce: ricerca vana.

Intanto Mosca si sta avvicinando. Noi dovremo atterrare sull'aeroporto di Touchino, nella zona ovest della capitale, dove ha sede la Federazione dell'Aviazione sportiva russa.

In occasione di precedenti accordi con gli organizzatori, il controllo di Mosca ha consentito l'avvicinamento a Touchino solo con procedura VFR, e alla quota massima di 1500 ft.

Sul territorio russo la radioassistenza è fornita solo da radiofari non direzionali (NDB): e noi dovremo raggiungere l'aeroporto di TOUCHINO sorvolando nell'ordine il radiofaro Gagarin FK 985, poi quello Ivanovskoye UM 405; successivamente quello Opalikha KS 565. Da lì, con prua 090, si prosegue a vista per 8 miglia nautiche fino all'atterraggio.

Ci appare notevolmente ridicola l'offerta da parte russa di inviare alcuni loro aerei da turismo sul radiofaro Gagarin in attesa dei nostri arrivi per accompagnarci, aereo per aereo, all'atterraggio.

Ma sono in grado – essi dicono – di arrivare da soli a Touchino questi piloti da turismo?

L'aeroporto è grande, ma poco visibile dal volo. La procedura, pseudo-chiarita da due cartine in cirillico, non presenta difficoltà. Ci comunica la TWR che la temperatura al suolo è di 28°C e lo constatiamo appena dopo l'atterraggio: non ci aspettavamo una così alta temperatura.

Una grande massa di curiosi, oltre ai nostri colleghi già tutti arrivati, ci attende e ci accoglie con viva cordialità. Molto interessati e meravigliati, i più chiedono notizie sui motori e sulle prestazioni degli aerei del rally, che tecnicamente tanto si distaccano dai 3-4 aerei della locale Federazione sportiva russa (così mi sembra si chiami).

Una ragazza molto giovane, studentessa di lingue moderne, è venuta espressamente in aeroporto perché ha saputo che nel gruppo ci sono anche due italiani, di cui lei conosce la lingua. Naturalmente Giorgio ed io apprezziamo molto il suo pensiero gentile.

Una prosperosa tipica donna russa, non più giovanissima, ci offre, secondo la tradizione russa, del pane e del sale, e ci canta pure un canto popolare di benvenuto.

Poi con alcuni autobus, eccezionalmente sgangherati e maltenuti, che denotano un anno di fabbricazione molto remoto, ci trasferiamo in un grosso edificio, sede centrale della predetta Federazione.

Parole di benvenuto da parte di un rappresentante del vice-primo ministro della Repubblica russa e di un astronauta russo, Igor Volk, già pilota della Soyuz 7 ed ora, completamente paralizzato alle gambe per un incidente d'auto, Presidente della Federazione sportiva.

È un generoso e lo vedo sinceramente gioire quando gli dico che gradisco avere una foto con lui.

A pianterreno ci siamo anche fatti delle foto davanti ad una grande statua di Lenin, cui concedo oggi l'onore di posare con me! *O tempora o mores!*

Attraversando le strade di Mosca, la mia prima sensazione è quella di vedere una grande miseria generale, sensazione però che svanisce non appena entriamo in albergo, l'Aerostar Hotel, di proprietà canadese con una piccola partecipazione russa.

Le singole camere, i saloni ed i locali comuni, il vitto, il personale, le attrezzature ed i servizi, tutto di uno standard elevatissimo.

Ottenere la comunicazione telefonica con mia moglie a Roma ha richiesto un certo tempo, ma infine sono riuscito a parlare con casa. È tranquillizzante sapere che va tutto bene.

Lunedì 13 luglio

Oggi è giornata tranquilla da dedicare al turismo.

Dopo una tranquilla e raffinata colazione, iniziamo il nostro giro.

Il centro dell'ex impero, zarista o sovietico che dir si voglia, appare, dopo le impressioni negative di ieri, mi appare in tutta la sua magnificenza di costruzioni grandiose, anche se di stile non sempre gradito al mio povero senso estetico, di monumenti numerosi, di vie larghissime.

Sfortunatamente per noi la celeberrima Piazza Rossa è tutta sottosopra, occupata da decine e decine di camion e di gru, con un nugolo di operai che stanno smontando un enorme teatro (palcoscenico, sedie, teloni ecc. ecc.) che doveva essere, nelle speranze degli organizzatori, una grande attrazione turistica. Si è invece rivelata tanto non gradita che dopo tre giorni è saltata ogni programmazione. Il giornale locale in lingua inglese parla apertamente di incapacità organizzativa russa.

Grandi complessi musicali stranieri, che dovevano esibirsi in questa settimana di *"Moscow invites"* hanno avuto disdette all'ultimo momento con grandi perdite finanziarie dall'una e dall'altra parte.

Oggi abbiamo pranzato, male per i miei gusti, in un tipico ristorante russo.

Nel pomeriggio Giorgio ed io ci rechiamo all'Ambasciata d'Italia per una visita all'Ambasciatore, che fra l'altro è grande amico di Guido Bertolaso, figlio di Giorgio.

Data la pratica impossibilità di contattare telefonicamente l'Italia dalla Siberia, l'Ambasciatore ci promette di ritrasmettere alle nostre famiglie le comunicazioni che gli faremo pervenire.

Dopo l'abbigliamento *formale* per la visita in Ambasciata, jeans e maglietta sono il nostro abbigliamento *casual* per recarci a vedere lo spettacolo al Circo di Mosca, spettacolo che mi entusiasma, perché presenta alcuni numeri (orsi, tigri, trapezisti, cavallerizze, ecc. ecc.) assolutamente unici.

Beh! Per ora di turismo, di buon turismo, non ci possiamo proprio lamentare.

Mosca, la Piazza Russa.

L'equipaggio del Bebé è a Mosca, davanti al busto di Lenin.

Martedì 14 luglio

Appare sempre più evidente che l'organizzazione del rally fa acqua da tutte le parti: non si riesce mai a sapere esattamente il programma dettagliato della giornata.

Sappiamo che oggi si va a visitare il Centro Addestrativo degli astronauti russi.

Quando scendiamo dal torpedone, siamo tutti convinti che l'enorme palazzo davanti a noi sia la cosiddetta famosa *città delle stelle.* Poco dopo invece, con indicibile sorpresa da parte di tutti noi, ci troviamo di fronte al Sindaco e ai suoi consiglieri: stiamo infatti nella sede della Municipalità di Mosca, il cui capo ci rivolge un discorsetto d'occasione, durante una cerimonia alquanto breve e vistosamente informale ed improvvisata.

La magnificenza del centro storico di Mosca svanisce ben presto. La periferia, immensa, è un agglomerato di palazzoni popolari di 10-13 piani, che presentano evidenti segni di degrado e di scarso decoro.

Attacco discorso con la nostra accompagnatrice e vengo a sapere che, all'epoca Kruscev, fu dato grande impulso alla costruzione di case, di cui c'era estrema carenza.

La direttiva – mi dice – da parte dello stesso Kruscev, fu di dare la priorità alla quantità, piuttosto che alla qualità delle costruzioni stesse.

La manutenzione da parte dello Stato, proprietario, nel corso degli anni è stata zero, e gli occupanti non hanno né la volontà, né la capacità di provvedere in proprio: e le conseguenze sono evidenti.

Improvvisamente, alle costruzioni in muratura subentrano casette in legno, quasi tutte in pessime condizioni, e separate una dall'altra da viottoli polverosi poco più larghi di un metro: chiaro segno che non consentonoil transito di auto.

Di auto se ne vedono ben poche, mai pulite e sempre piene di ammaccature: si può ipotizzare... che qui i carrozzieri debbano essere tutti spariti per mancanza di clienti.

L'astronauta russo Volk, presidente della federazione aeronautica civile russa, paralizzato ad ambedue gli arti inferiori per un incidente d'auto viene sorretto, per stare in posizione eretta da Giorgio Bertolaso e da Umberto Bernardini.

A sinistra la divisa di Juri Gagarin e a destra la tuta di volo della prima astronauta russa.

Ed arriviamo finalmente a quella che tutti chiamano "*Star City*": e in realtà si entra in un altro mondo.

All'ingresso ci saluta l'astronauta Ivanov, ora Comandante di questo Centro spaziale, intitolato a Juri Gagarin, immortalato in una enorme statua in bronzo.

Qui Gagarin non è solo il primo uomo andato nello spazio, è più di un mito. Di lui tutti parlano con rispetto, devozione ed amore. illimitato.

Tutti dicono che proprio come uomo e come aviatore era eccezionale nel senso più profondo del termine.

Ci accompagna nella visita il col. Lijahov (classe 1941), aspetto tipico di contadino russo, disponibile, gioviale e allegro. Tutta la sua conversazione è interessante quanto la sua affabilità e la sua simpatia. Tiene molto a farci sapere – e lo ripete almeno un paio di volte – che ha volato su ben 18 differenti tipi di aerei: questo non mi impressiona affatto... perché – bando alla modestia – io ho volato su un numero di aerei più di cinque volte superiore.

Invece con grandissimo rispetto lo ammiro i per i suoi tre voli nello spazio, due dei quali di lunga durata.

Ora sta allenandosi (con quella pancetta e 53 anni?!) come *astronauta di soccorso* (rescue astronaut). Mah!

Oggi è con noi anche Volk, l'astronauta incontrato al nostro arrivo a Mosca.

L'interesse suscitato in tutto il gruppo è notevole: dettagliate illustrazioni dell'astronave MIR (= 'pace'), la visita alla poderosa centrifuga, la vasca per l'addestramento degli astronauti in assenza di gravità, le apparecchiature di supporto, tutto è estremamente interessante e riempie rapidamente le ore della nostra mattinata.

Una ricca fototeca ci mostra che sulle missioni spaziali sovietiche ha patecipato come *paying guest* (ospite a pagamento) un rilevante numero di stranieri di molte nazionalità (tedeschi, francesi, giapponesi, arabi etc.).

Interessante anche la visita al locale Museo dove sono raccolti tutti i reperti che costituiscono la *storia* del volo spaziale sovietico.

Alcune sale sono specificamente dedicate al ricordo di Gagarin. Fra i numerosi riconoscimenti e le tante onorificenze che molti Stati ed Enti gli hanno conferito, mi ha colpito – in particolare – la targa dell'auto

J.G.1 (Juri Gagarin 1) a lui riservata durante la sua visita in Gran Bretagna: a volte gli Inglesi sono insuperabili!!!

Sono obiettivamente sorpreso e dispiaciuto che una tale personalità non sia stata invitata ed adeguatamente onorata proprio nel mio Paese da enti scientifici, militari e governativi; ripeto, proprio in Italia che spesso con facilitàù invita ed ospita personaggi di non rilevante importanza politica, ma addirittura di riconosciuta attività terroristica.

Al rientro a Mosca Giorgio ed io ci rechiamo a cena presso un giovane di mezza età che abbiamo conosciuto al momento del nostro arrivo a Mosca.

Costui, che svolge incarichi di natura commerciale e di rappresentanza, ci fornisce una certa documentazione relativa ad un sistema antinebbia realizzato in Russia, dove già funziona su alcuni aeroporti militari e civili, ed ora disponibile per l'esportazione.

Attualmente sarebbe in esame (il condizionale è d'obbligo) presso Enti americani e francesi: se veramente in grado di efficace funzionamento sarebbe evidentemente di grandissimo interesse aeronautico. Promettiamo di parlarne a Civilavia al nostro rientro in Italia.

Nel corso di questo incontro mi lamento con il nostro anfitrione per l'elevato costo di affrancatura richiesto per spedire una cartolina a in Italia ($1.50).

Con sorpresa vengo a sapere che quella è la tariffa per gli stranieri, mentre per gli... aborigeni è di appena 5 rubli, pari a Lire 50.

Mondo... strano davvero!!

In questa occasione, per caso, sono venuto in possesso di un modello di busta per corrispondenza interna russa, con istruzioni per inserire il CAP (Codice di Avviamento Postale): dal modello che allego, a critica e ad esempio, rilevo che il lettore automatico di lettura del codice postale sembra estremamente limitativo rispetto alle analoghe apparecchiature occidentali; e di questa tecnologia estremamente ed evidentemente primitiva sono molto sorpreso!

L'appartamento, molto piccolo e veramente modesto, a suo tempo assegnato al nonno, generale dell'esercito sovietico, è parte di un enorme edificio in stile cosiddetto "costruttivistico" degli anni '30, ed adibito ad abitazione per altissimi ufficiali.

Lo stato di degrado dell'intero complesso si può arguire considerando che l'Amministrazione non ha mai provveduto alla benchè minima manutenzione che, mi dice il nostro ospite, non viene fatta dai locatari perché l'abitazione non è di loro proprietà.

Mercoledì 15 luglio

Stamane sull'aeroporto di TOUCHINO si svolge, in nostro onore, una sorta di *giornata dell'ala* dell'aviazione sportiva russa: acrobazie individuali con aerei Yak, eleganti evoluzioni di elicotteri, lanci di paracadutisti in caduta libera o con apertura ritardata.

Nel contempo noi ci affanniamo intorno al nostro velivolo per provvedere al rifornimento carburante utilizzando una vecchia pompa a mano che, con una certa fatica, impiegavamo prima della guerra per i nostri velivoli Breda 25 e Ro 41 sui campi di Grazzanise e di Capua.

In compenso si sente di nuovo l'eccitante *puzza* di benzina: domani si riparte.

Molti curiosi gironzolano intorno ai nostri aerei e, mentre qualcuno si offre di aiutarci, qualcun altro – e nemmeno troppo nascostamente – offre ogni sorta di materiale militare, pistola e mitra inclusi. Un americano mi dice che gli hanno offerto... un carro armato, consegnabile e pagabile in America. Ride e non so quanto possa essere vero, ma ormai niente mi meraviglia e mi aspetto di tutto.

Manifestando alto senso per gli affari, un giovane simpatico pilota con il suo YAK effettua voli a pagamento. Molti piloti del rally accettano di volare con una spesa di un dollaro al minuto, tariffa doppia se il volo è acrobatico. Con qualche dollaro in più si ottiene addirittura il brevetto russo di pilota sportivo.

In Siberia facciamo rifornimento di benzina con una vecchia pompa a mano.

Umberto Bernardini con l'interprete russa.

Un barbecue sotto la fresca ombra di un albero ci consente un pranzo campagnolo, con più cordialità e cameratismo che succulenti manicaretti: è proprio vero che gli aviatori di tutto il mondo sono tutti uguali.

Giovedì 16 luglio

Sveglia alle ore 03.00, colazione arrangiata e partenza per l'aeroporto alle ore 04.00.

A differenza di quanto fissato nei programmi comunicatici pre-rally, siamo ora venuti a sapere che a Sykvitkar, nostra tappa odierna, non c'è possibilità d'alloggio per noi.

Come conseguenza, una volta riforniti gli aerei, si rende necessario ridecollare subito per Novosibirsk: altre 1.200 miglia!

Nessuno sa indicarmi un motivo valido della confermata tappa a Sykvitkar, una volta accertata colà la carenza di alloggio.

Non può essere vero che la scelta sia stata fatta per evitare il sorvolo degli gli Urali meridionali, più alti di quelli settentrionali, data la modestissima quota massima dell'intera catena montuosa (circa 1700 mt.)

Una rotta diretta da Mosca a Novosibirsk avrebbe consentito non solo un'economia chilometrica, m anche la possibilità di far tappai in grandi città come Kazan, Ufa e Celjabinsk di ricettività sicuramente adeguata.

Di certo per noi e per BEBÉ quella odierna sarà giornata, a dir poco massacrante.

Finalmente riusciamo a raggiungere il grande Volga, che attraversiamo a Jaroslavl, ricca di ciminiere e di fumo.

Il terreno è a rilievi molto attenuati e scarsamente coltivato.

Il quadrireattore da rifornimento IL76 sull'ampia pista dell'aereoporto di Sykvitkar.

Foto ricordo davanti all'imponente quadrireattore IL76 dell'Aeroflot assieme ad altri piloti del giro del mondo.

Dopo 5 ore e 20 minuti di volo e siamo a Sykvitkar, su un aeroporto molto ampio. C'è una discreta folla di giornalisti, di fotografi e di curiosi.

Nessuno dei nostri, da tempo arrivati, ha potuto fare rifornimento, perché il quadrireattore russo, l'IL76, che dovrebbe precederci per scaricare in tempo i fusti carburante, è arrivato invece contemporaneamente a noi.

Il nostro aereo viene rifornito per primo: possiamo così decollare per primi verso Novosibirsk.

Sykvitkar, capitale della Repubblica autonoma dei Komi, non merita nemmeno uno sguardo dall'alto. Pensiamo alle 12 ore di volo che ci aspettano con atterraggio verso le prime ore del nuovo giorno. Il pranzo e presumibilmente la cena saranno costituiti da un panino, un thermos di caffè e un thermos di the.

In compenso dopo gli ozii di Mosca ci risentiamo piloti. L'avvicinamento agli Urali è lento, la monotonia della campagna è desolante: boschi, fiumi e pianura. Siamo sullo spartiacque russo, alcuni fiumi finiranno con le loro acque nei mari dell'Oceano Glaciale Artico, gli altri finiranno nel Mar Caspio.

Dopo quasi 2 ore di volo sorvoliamo Krasnovisersk alla confluenza molto bella e caratteristica di due grossi fiumi.

La buona visibilità e la lentezza del nostro BEBÉ ci consentono di ben osservare il terreno che sorvoliamo a 7000 piedi, mentre il motore canta e le radio tacciono.

Laggiù lontano si intravede una leggera increspatura della linea dell'orizzonte, altrimenti rettilineo come un orizzonte marino.

Stiamo arrivando agli Urali, la storica divisione fra due continenti, il limite geografico fra il territorio europeo ed il continente asiatico vero e proprio.

Come catena montuosa gli Urali non costituiscono un ostacolo apprezzabile nemmeno all'attraversamento via terra, trattandosi, a meno di poche eccezioni, di modeste colline dai dolci pendii e con le sommità appiattite e smussate.

Nonostante la stagione estiva e la loro limitata altezza presentano, nei dossi riparati dal vento, ampie strisce di candida nevee siamo in luglio Il versante orientaledigrada più rapidamente di quello occidentale verso la sonfinata pianura siberiana.

Da ragazzo consideravo la Siberia come qualcosa d'irreale per le sue distanze, il suo clima, le sue ricchezze minerarie e boschive, per i suoi fiumi e per i suoi campi di deportazione per prigionieri politici.

Leggendo le fantasiose avventure di Michele Strogoff non immaginavo davvero che avrei anch'io percorso, per le vie del cielo, quelle lande su cui scorrazzavano veloci solo i corrieri dello Zar.

Con la temperatura odierna mi è difficile immaginare che stiamo entrando n*ell'impero del freddo* che fortunatamente noi affrontitamo nel breve periodo estivo quando sono le zanzare che a milioni c e milioni dominano inco ntrastate rendendo praticamente impossibil equalsiasi insediamento stanziale.

Mentre nell'area di Sitvitkar avevamo sorvolato la parte più meridionale della desolata *tundra,* coperta solo da verso il mare data la natura pianeggiante dell terreno.

Ho letto che la taiga copre 700 milioni di ettari, di cui considerati accessibili solo 450 milioni.

È più difficile da percorrere delle stesse foreste equatoriali perché sotto la foltissima vegetazione arborea difficilmente penetra la luce solare, e ci si perde facilmente per la mancanza di punti di riferimento.

Invece noi, nel deprecato caso... non ci perderemmo perché disponiamo di due meravigliosi GPS e poi BEBÉ va come un orologio...

Se ben ricordo, i Siberiani chiamano, *ourmani* la parte più inaccessibile della taiga e dicono che chi non è stato nell'ourmani ignora cosa sia la paura.

Persino gli animali vivono solo nelle sue parti marginali, dove la vegetazione è meno folta.

Il nostro volo prosegue preciso sulla rotta prefissata, ma a velocità inferiori alle nostre aspettative e alle previsioni meteo forniteci. Abbiamo venti contrari e questo per noi è un bel guaio: data la bassa velocità dell'aereo, un vento contrario anche di pochi km/ora incide in

modo percentualmente elevato sulla nostra velocità al suolo e, trattandosi di lunghe tratte, prolunga notevolmente il tempo totale di volo.

Noi siamo partiti da Sykvitkar per primi, ma – anche non vedendoli – via radio sentiamo che gli altri ci stanno via via sorpassando. Sentiamo pure che alcuni stanno incontrando difficoltà per carenza di carburante a bordo. Noi invece carburante ne abbiamo a iosa, avendo provveduto a riempire anche le taniche, oltre il serbatoio supplementare interno.

Però, mentre il travaso benzina avviene per caduta dal serbatoio supplementare al serbatoio normale, il travaso dalle 5 taniche può avvenire soltanto utilizzando la pressione generata da una modesta pompa da bicicletta. A cio provvede in maniera egregia Giorgio, anche se con una certa fatica a causa della incomoda posizione per la ristrettezza degli spazi.

Sotto di noi stanno scorrendo migliaia, forse milioni, di alberi. Le carte geografiche di cui disponiamo riportano solo una minima parte dei numerosi corsi d'acqua che formano sul terreno un fitta ragnatela.

Di umano non si vede nulla: né persone, né case, né manufatti, né strade. Atterrare in queste contrade presenterebbe molto probabimente più rischi che ammarare in mare aperto.

Dopo il vento contrario dobbiamo anche affrontare un gran ballo che per fortuna dura poco. Le ore passano con lentezza, anche, il sole sta calando alle nostre spalle; forse anch'esso è stanco come noi e se ne va a riposare appena sotto la linea dell'orizzonte.

Un aereo comunica che ha un generatore fuori uso; un altro, in emergenza carburante, addirittura è costretto a tagliare pericolosamente la strada ad un velivolo civile russo già in finale, tocca la pista ed ha immediata la piantata motore. Una bella fortuna uscirne completamente indenni e senza danni al velivolo!

Noi, imperterriti *slow but steady*, avanziamo nella notte sempre più scura. Quando ormai siamo in vista dell'aeroporto un operatore radar – e non ne sappiamo il perché – ci fa fare un lungo giro d'avvicinamento. Quando poggiamo l'aereo a terra sono le ore 04.00 locali, dopo 11h.55m. di volo cui vanno aggiunte le 5h.20m. della prima tratta. Totale 17h.15m. su 24 ore. Un bel primato, no?

Inutile dire che all'ispezione post-volo e al rifornimento carburante penseremo domani. Subito a nanna.

Il morale è alto, anche perché BEBÉ si sta comportando proprio bene.

Venerdì 17 luglio

Ci svegliamo alle ore 09.00 circa: il che significa che abbiamo dormito ben poco, circa 4 ore. Mi sveglio bene e riposato.

Gironzoliamo pigramente in attesa di altri come noi che ancora debbono rifornire i loro aerei. Quando andiamo in aeroporto il tecnico che deve portarci il carburante ancora non è arrivato; la puntualità non deve essere una virtù di questo popolo.

Quando, venuto il nostro turno, provvediamo al rifornimento, ci accorgiamo di aver saltato anche oggi il pranzo.

Rientrando in città non riusciamo a vedere un negozio aperto; vediamo però che all'interno di merce ce ne è ben poca. Vorrei comprare, come mia abitudine, qualcosa che sia ricordo caratteristico del luogo, ma anche nel nostro albergo dell'Intourist, non sono disponibili che i soliti souvenir, (magliette e foulard con scritte in cirillico, lavoretti e scatole in legno di mediocre fattura e la solita sfilza di *matrioske*. Per le strade torme di ragazzi offrono per pochi rubli distintivi e berretti militari. Sono tentato da un bellissimo berretto da generale dell'Aviazione russa (costo 3$), ma me ne astengo per motivi di spazio: il top è grande come il ponte di una portaerei...

Sabato 18 luglio

Spinto dalla mia solita curiosità approfitto del fatto di essermi svegliato presto per una rapida corsa alla vicina stazione della Transiberiana. Su un piedistallo, a mò di monumento, una vecchia locomotiva ricorda l'epica costosissima opera voluta, a detta dello Zar, come *me-*

raviglia dei tempi moderni, ma in realtà per consentire la vera penetrazione della Russia in quelle terre sconfinate.

La partenza è prevista per le ore 07.00, ma, nonostante gli accordi presi, il ristorante per la colazione risulta chiuso e l'autobus per l'aeroporto non arriva: l'attesa crea malcontento generale.

Alla fine ci rifilano un mezzo sfilatino di farina molto scura, ma – a dire il vero – imbottitissimo di formaggio e di uno strano salame: sarà il nostro pranzo in volo.

Come il buon Dio vuole, riusciamo ad arrivare in aeroporto.

Mentre Giorgio controlla il velivolo, io vado con gli altri a fare il Piano di Volo e a conoscere le previsioni meteo. Nessuna delle tre impiegate dell'Ufficio Meteoo, tutte di razza asiatica, ma di etnie diverse, parla inglese né, alcuno di noi, d'altra parte, conosce una parola di russo: brutte, ma gentili, fanno del loro meglio dandoci le previsioni usando unicamente la simbologia meteo internazionale.

Convinti e soddisfatti di aver raggiunto lo scopo, ci accorgiamo poi, in volo, che le condizioni reali ben si discostano da quelle previste.

Abbiamo anche oggi vento contrario, un pò di pioggia e tanta turbolenza: come al solito veniamo sorpassati da tutti.

I piloti del velivolo Citation che di tanto ci precedono, ci comunicano dall'alto dei loro 20.000 ft ed oltre di quota, che avanti troveremo bel tempo: loro sono in contatto visivo con il suolo. Questa comunicazione molto ci consola perché stiamo andando troppo lentamente. Il GPS ci indica spesso una velocità al suolo di appena 75 nodi.

Dovendo attraversare una regione molto montuosa, i monti Saiani, con picchi di 2700-3000 mt., dobbiamo salire da 8000 a 10000 ft..

A meno di 200 km sulla destra c'è la Mongolia e a sinistra la Taiga.

Quando di tanto in tanto usciamo dalle nubi non vediamo il terreno vero e proprio, ma alberi, alberi e solo alberi.

Visto che lo sfilatino se ne va via prima ancora di gustarne il sapore, ci dobbiamo consolare con ricche bevute d'acqua e di caffè.

Dopo circa 5 ore di vento contrario arriviamo a Nizhneudinsk (ma non potrebbero dare nomi più semplici alle loro città questi siberiani?...), città di media grandezza, ma dotata di un grande aeroporto, molto probabilmente militare in funzione anti cinese.

Umberto Bernardini di fronte all'immenso lago Baikal.

Arrivati in zona pianeggiante non ci sembra vero che l'anemometro indichi di nuovo una velocità di 100 ed oltre nodi: abbiamo finalmente vento in coda.

La meta è ancora lontana.

Invece di volare a 2100 mt, così come indicatoci dal Controllo, dato che non c'è nessun traffico in aria, scendiamo abusivamente a 1500 mt, dove troviamo una zona molto più calma.

Il paesaggio è molto cambiato: sorvoliamo parecchi villaggi e qualche cittadina, seguendo il corso del fiume Angàra, che scarica le sue acque nel lago Baikal, a differenza di tutti i fiumi di questa zona che sboccano invece nel Mare Glaciale Artico.

Non abbiamo idea su quale dei due aeroporti di Irkutsk dobbiamo atterrare, uno al di qua, l'altro al di là del fiume. Testa o croce? Decidiamo per uno, ma man mano che ci avviciniamo, intuiamo che è l'altro.

Atterriamo dopo esserci sorbite 8h.30m. di volo, a stomaco vuoto o quasi

Qui troviamo un'organizzazione cui non siamo abituati da quando abbiamo toccato la Russia. Tutti gli aerei del rally sono immediatamente riforniti ed in una mensa aeroportuale è pronta per noi qualcosa da mettere sotto i denti.

Giorgio ha più appetito di me, forse perché è di ... bocca buona.

La città, che attraversiamo in taxi da soli perché gli altri sono da tempo ben sistemati, appare molto più bella di Novosibirsk.

Le strade sono larghe, sempre con limitato traffico automobilistico; ornano la città alcuni giardini e qualche monumento (a Lenin, a Gagarin, ai pionieri della ferrovia transiberiana).

Anche qui, appena fuori il centro cittadino, si vedono solo baracche di legno, ma in condizioni migliori di quelle osservate nei sobborghi di Mosca.

Sull'aeroporto c'e' un numero notevole di aerei Aeroflot, quasi tutti aviogetti, ma si nota facilmente che un buon numero è inefficiente al volo, perché usati "per *cannibalizzazione*".

Ciò nonostante il traffico aereo è intenso, perché la mancanza di una rete stradale adeguata fa sì che l'aereo sia l'unico mezzo di comunicazione disponibile.

Domenica 19 luglio

Oggi non si vola.

Il programma prevede una gita al lago Baikal. La città di Irkutsk è collegata al lago, distante 65 km, da una bella strada, molto panoramica, tutta a saliscendi. Ci fermiamo un paio di volte per prendere fotografie. Io ne approfitto per mettere piede nella taiga, quella – s'intende – ben esplorata, conosciuta, sfruttata ed anche abitata. Qualche decina di metri sono sufficienti per appagare... il mio spirito di avventura. Ai bordi della foresta i siberiani, per accattivarsi la buona fortuna, legano sui rami degli alberi dei pezzi di nastri policromi a mò di ex-voto.

È caratteristico lo spettacolo di decine, centinaia di nastrini, nuovi o laceri, colorati o stinti, che pendono dai rami.

Io non sono superstizioso, ma, ad ogni buon conto, attacco anch'io un pezzetto di nastro, gentilmente offertomi da una aviatrice del rally.

Quando a Roma sono andato al Consolato Generale russo per ottenere il prescritto *visa* una giovane impiegata mi aveva detto: «Ad Irkutsk, andrà certamente al lago; sia pronto a spalancare gli occhi per la meraviglia!».

Certamente il Baikal è qualcosa di grandioso e di unico. Incassato fra alte creste di montagne coperte da foreste, è lungo ben 636 km (più della distanza Roma-Milano), largo fino a 96 km.

Per la sua grande profondità – che raggiunge 1636 metri – è la più grande riserva d'acqua dolce del mondo, pur non essendo il lago più esteso.

Paradiso dei naturalisti, ha ben 1800 specie diverse di piante e di animali (foche comprese), di cui 3/4 sono endemici di questo lago e solo qui presenti.

Per noi, purtroppo, il Baikal è una delusione bella e buona. Il tempo piovoso, il freddo, la scarsa visibilità e un vento abbastanza fastidioso non ci consentono di vedere le spiagge dorate, le acque iridescenti e cristalline, addirittura potabili (!), il paesaggio sempre verde e selvaggio, tanto decantati dalle guide turistiche.

Nel pomeriggio ci addentriamo in un villaggio di pescatori sulla costa.

Povere *isbe* di legno, i cui interni denotano compassionevole scarsezza di mezzi, viottoli polverosi, frotte di bambini scarsamente vestiti, attrezzature antidiluviane per la pesca, tutto denota una grande diffusa miseria.

Certamente non è questa la Russia che l'Intourist fa vedere ai turisti stranieri.

Al ritorno a Irkutsk ho finalmente trovato qualcosa che mi piace riportare a casa come souvenir della Russia. È un oggetto, in avorio di mammuth (così mi fa capire la venditrice) che rappresenta 3 danzatrici mongole (!): coperto di polvere, riposa... da molto tempo su uno scaffale in alto, intoccato e invenduto dato il prezzo ($250), già abbastanza elevato per me, ma addirittura superlativamente alto per lo standard russo.

Tutti i clienti russi mi guardano, parlottano fra di loro, e a poco a poco mi si avvicinano, mi invidiano e certamente mi considerano il figlio di Rockfeller, di Berlusconi o di Agnelli, mentre la venditrice impacciatissima da parte sua per avvolgere l'oggetto di questa inattesa vendita... milionaria non ha nulla di meglio di un paio di giornali vecchi e due elastici: non dispone né di una scatola, né di carta da pacchi, nè di una semplice borsa di plastica.

Lunedì 20 luglio

Oggi si va a Yakutsk, con la tappa più lunga dell'intero rally, attraverso regioni mai prima solcate da aerei italiani. Ce ne sentiamo orgogliosi.

Non autorizzati alla rotta diretta per nord-est, perché subito dopo il decollo dovremmo superare l'altopiano Stanovoj con montagne di 3000 metri, siamo costretti ad allungare il percorso, puntando inizialmente verso Bratsk con rotta nord-nordovest.

Fortunatamente, poi, ci sono consentite dal Controllo alcune accorciatoie fuori aerovia.

Ho la sensazione che qui la Meteorologia... spari a casaccio, perché le "papere" si susseguono senza sosta.

Il fronte freddo, che doveva essere passato su Irkutsk in nottata, ce lo troviamo di fronte, con venti robusti, anziche' deboli, come previsto.

I 3/8 di copertura sono diventati 8/8, costringendoci a volare in IMC o fra due strati di nubi per poco meno di nove ore.

Ma il volo è pur sempre tranquillo. Quando siamo in contatto con il terreno vediamo foreste e fiumi, fiumi e foreste.

Raggiungiamo il maestoso Lena, che vediamo arricchirsi con le acque di numerosi grossi affluenti: è pieno di attività con grossi barconi da carico che vanno su e giù per la corrente.

Non lungi dall'arrivo abbiamo avuto l'entusiasmante contatto radio con l'equipaggio di un velivolo Alitalia che, con una rotta molto a sud della nostra, da Tokio se ne sta tornando a Roma.

Nella monotonia del volo siamo rimasti a "ciarlare" per tantissimo tempo: sorpresi noi di sentire una voce italiana, sorpresi loro che non volevano credere a quello che alla nostra età stavamo facendo a quelle latitudini con il nostro BEBÉ.

Stasera alle 17.00 – ci dicono – saranno a Roma e daranno nostre notizie alle famiglie che da una settimana non possiamo contattare per telefono.

Sembra un sogno che l'Italia per loro sia così vicina.

Noi, in realtà, confusi fra l'ora di Greenwich, quella di Mosca, che è ufficiale per il nostro volo in Siberia, quella italiana e quella locale in

continuo rapido cambiamento, abbiamo perduto la nozione del tempo (eccetto quello di volo, s'intende!!).

Lentamente, stracarichi di benzina, abbiamo tirato diritto, senza scalo intermedio a Bratsk, riuscendo, fatto inusuale per noi, ad arrivare fra i primi. Quelli che hanno fatto scalo intermedio, per il rifornimento carburante, hanno perduto una media di 4 ore.

In città ci attendono alcune novità. Andando in albergo siamo sorpresi nel vedere che le strade sono sovrastate da una ragnatela di tubazioni e cavi: ciò è conseguenza del particolare terreno su cui sorge la città, il *perma-fros* (terreno permanentemente ghiacciato fino a grande profondità), che non consente di costruire alcun manufatto su normali fondazioni, nè tanto meno consente di utilizzare il sottosuolo per il passaggio delle varie condutture (elettricità, acqua, gas, riscaldamento, telefono, scarichi etc.).

Questa particolarità rende ancora meno accogliente questa capitale della Repubblica Autonoma della Iacuzia (3.100.000 kmq), che appare notevolmente brutta.

Ancora più sorpresi nel constatare che alloggeremo su un battello veramente lussuoso, normalmente adibito a viaggi di crociera lungo il fiume Lena. Il servizio da parte di personale cinese è perfetto, la cena accurata, le cabine elegantemente attrezzate.

Dopo cena nel bar di bordo c'è un simpatico incontro con il sindaco, di razza yacuta – mi dicono–, e alcuni suoi collaboratori, tutti di etnie diverse. Ci offrono una miriade di minuscole bamboline fatte con pregiate pelli di animali da pelliccia.

Nel suo discorsetto di benvenuto il sindaco ci dice che la città, desolata da un clima prettamente polare (che varia da -65°C a +38°C), è in rapido sviluppo, perché importante centro minerario (carbone, oro, uranio, torio, stagno, piombo ecc.), nonche' centro di raccolta e commercio di grandi quantità di pelli da pelliccia (zibellino, volpe polare, lontre, orsi ecc).

Martedì 21 luglio

Dopo una tranquilla nottata sul battello, ormeggiato sulla riva destra del fiume Lena, la sveglia suona presto. Osservando questo maestoso fiume si fa fatica a capire il senso della corrente, tanto lento è il deflusso delle sue acque: e pensare che siamo già in bassa pianura e gli mancano ancora oltre 2000 km per arrivare alla foce!

Alle 08.00 locali siamo già in volo con salita immediata verso la nostra quota massima di tangenza per superare le zone di alta montagna che dobbiamo sorvolare.

Dopo poco oltre 2 ore di volo il cielo si apre. Siamo arrivati al Pacifico, che ci appare degno del suo nome. Il volo è durato appena 4 ore e 40 minuti, tempo ormai irrisorio per il nostro standard... Siamo a Magadan.

Tutto il nostro gruppo, atterrato da tempo, è ancora in attesa del rifornimento: non è disponibile un camion su cui scaricare i fusti carburante dall'IL 76, nostra balia al seguito. Bontà dell'organizzazione!

Più fortunato di tutti è il nostro bireattore Citation, che si affianca al reattore russo, il cui equipaggio, senza alcuno scrupolo e davanti a tutti, gli fa il pieno di JP4, a borsa nera per pochi dollari.

Sul raccordo di parcheggio una serie di cartelli, verniciati di fresco, ci indicano la direzione per raggiungere un w.c. ad una certa distanza ,davanti ad un muro, dislocato in mezzo ad erba alta, i cartelloni finiscono, ma il w.c.... non c'è.

Anche a Magadan, capitale di una repubblica federale di ben 1.250.000 kmq, mancano gli alberghi: saremo ospitati in aeroporto negli alloggi destinati ai piloti dell'Aeroflot. Tutte le nostre speranze svaniscono rapidamente quando ci troviamo di fronte ad una sistemazione incredibilmente misera: ma – in compenso – il vitto è anche peggiore.

Con i colleghi americani facciamo ironici paragoni fra i piloti Aeroflot e la loro controparte occidentale.

Mercoledì 22 luglio (che durerà 48 ore)

La giornata per me particolarmente significativa essendo il mio 71° compleanno, si presenta molto interessante, ma anche estremamente faticosa.

Le due semitappe odierne sono lunghe complessivamente oltre 1743 miglia: il che significa una scorpacciata di ore di volo; attraverseremo lo stretto di Bering, noto luogo d'origine del "weather", taglieremo il meridiano 180° (est o ovest, "ad libitum"), che rappresenta la linea cambiamento data, lasceremo la Siberia per arrivare in America.

Non è tanto comune festeggiare il compleanno per 48 ore!!!

Si parte molto presto con brutto tempo. Siamo in IMC per alcune ore, con temperatura esterna sempre sullo zero. Facciamo molta attenzione all'eventuale formazione di ghiaccio sulle ali, che a queste latitudini può accrescersi rapidamente. Le nubi sono stratificate, non hanno energia residua e non c'è turbolenza.

Sorvoliamo, senza vederli, alcuni aeroporti militari, di cui intercettiamo – via radio – l'attività aerea.

Finalmente a circa 80 miglia dall'arrivo spariscono le nubi e ci appare il grande Golfo dell'Anadyr.

Qui tutto è Anadyr: il nome della Repubblica, quello della capitale, del grande fiume del fiume, dell'altopiano e della Baia.

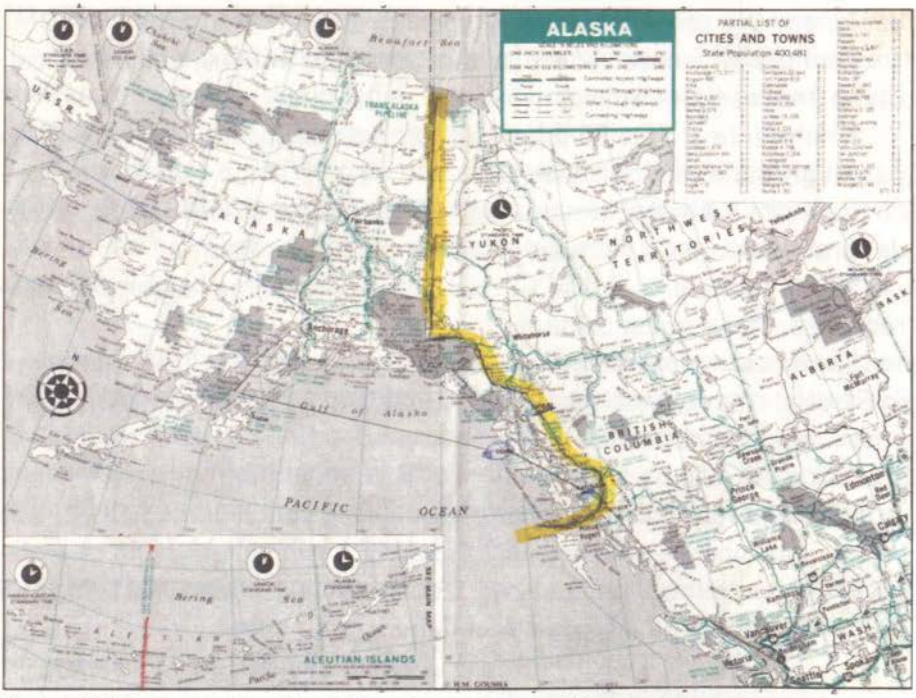
Siamo molto prossimi al Circolo Polare Artico, ma la giornata è serena, assolata e quasi calda.

L'aeroporto, dotato di una lunghissima pista come tutti quelli visti in Siberia, è sede di un reparto di intercettori MIG 25, in funzione antiamericana, logicamente.

Ci attendavamo di poter mettere qualcosa sotto i denti. I panini, che l'organizzazione aveva promesso di fornirci arrivando qui, sono stati elegantemente prelevati (eufemismo...) dai numerosi soldati russi che, stupiti, imbambolati ed apatici, circondano i nostri aerei.

L'indisponibilità in Russia di benzine idonee ai nostri motori di fabbricazine occidentale ha comportato la necessità di organizzare un co-

Briefing dei partecipanti al rally, prima del volo sullo stretto di Bering per arrivare in Alaska.



Carta dell'Alaska con la rotta evidenziata a penna, dalla Russia, attraverso il golfo di Alaska, fino a Vancouver.

stosissimo trasporto di benzina avio, prima – via mare – dall'Inghilterra a San Pietroburgo e poi con l'aereo IL76 su tutti gli aeroporti ove era previsto l'atterraggio.

Come conseguenza il carburante in Occidente è stato pagato mediamente 940 lire/litro, invece sul territorio russo oltre 4600lire/litro.

A questa spesa non indifferente va aggiunta quella ancor più rilevante (30 dollari per ogni 100 km, pari ad oltre 500 lire/km) pagata quale *overflying fee (tassa di sorvolo)* per gli oltre 9500 km di territorio russo siberiano sorvolato da noi.

È chiaro perché non mi lamenterò più in futuro per le alte tariffe della nostra Autostrada del Sole!!!

Dopo la trafila del controllo doganale, facciamo rifornimento, mentre quasi tutti gli aerei sono già ripartiti, smaniosi di tornare a casa.

In fase organizzativa era stato richiesto ad ogni equipaggio di indicare il presunto fabbisogno di carburante per le tappe in territorio sovietico e su quella base gli organizzatori avevano provveduto a portare il carburante al seguito.

In realtà i consumi sono stati superiori perchè tutti speravamo di avere venti a favore o per lo meno assenti, non sapendo che in luglio i venti predominanti in Siberia sono da est-sudest e quindi tendenzialmente contrari alla nostra rotta.

Il carburante che l'organizzazione del rally ha portato al seguito è pressoché terminato.

Riusciamo tuttavia ad ottenere una piccola quota del carburante residuo, che, aggiunto a quello che abbiamo ancora a bordo, ci consente di affrontare senza problemi la lunga tratta che ci attende.

Salutiamo tutti, salutiamo la Siberia, salutiamo anche questi giovani soldati che, distolti dalla loro tranquilla routine quotidiana, vediamo incuriositi, sorpresi e frastornati, da questa baraonda di macchine volanti.

Addio! Torniamo verso casa.

È il tardo pomeriggio del 22 luglio quando decolliamo "PER BUSCAR EL PONIENTE POR EL LEVANTE", in senso contrario cioe' a quello del grande Colombo.

Non so se un giorno mi metterò a scrivere le impressioni riportate durante questa breve, ma intensa permanenza nelle terre ex URSS.

In estrema sintesi, sono alquanto negative, anche se riconosco che la gente, in fondo in fondo, sembra gran brava gente, semplice, paziente, cordiale e generosa.

Il tempo è sereno, la visibilità buona, il mare calmo, andiamo via... lisci come l'olio buono.

Attraversando lo stretto di Bering mi sforzo invano di vedere i branchi di balene che dicono frequenti in questa zona.

Dagli altri equipaggi, già in vista della costa americana, si levano grida gioiose per il ritorno *nel mondo civile e nel regno della grande America,* ma non mancano amari commenti: *"come abbiamo fatto a farci condizionare per 50 anni da questi straccioni?, che sicuramente fa meditare tutti.*

Noi, privati dei panini promessici, ci consoliamo facendo fuori le razioni di emergenza: mica male per un pranzo di compleanno!

Le ultime comunicazioni radio con il controllo russo, il passaggio dalla FIR di Anadir Uhma a quella di Anchorage, le comunicazioni per passare sotto il controllo americano, l'avvicinamento all'Alaska sono routine ordinaria.

È sera avanzata ormai quando costeggiamo a lungo le prime terre del continente americano

Sorvoliamo la città di Nome, vicino a Teller, che ci ricorda l'atterraggio del dirigibile Norge del gen. Nobile dopo il volo polare di oltre 65 anni fa.

In questa stagione la notte in Alaska è cortissima, ma noi siamo ugualmente capaci... di fare tre ore di volo notturno, prendendo terra sull'aeroporto di Anchorage nelle prime ore del mattino (ancora del 22 luglio).

I nostri amici, che hanno mangiato e ben bevuto, mossi a compassione, ci fanno trovare in camera alcune grosse fette di pizza... napoletana (sic!), che mangio avidamente.

Prima di addormentarmi telefono a mia moglie, dispiaciuta per non avermi potuto fare ieri (a Roma è già il 23) gli auguri: è felice quando si avvede che in Alaska invece sono ancora attuali... Le buone notizie di casa mi fanno cadere subito nelle braccia di Morfeo.

Dormo profondamente per non più di 4 ore e mi sveglio completamente riposato.

So bene che l'insonnia è indice di vecchiaia, ma – a dispetto di ciò – mi sento OK, in ottima forma, soddisfatto della mia resistenza alla fatica.

Ieri sera all'arrivo abbiamo avuto uno spiacevole contrattempo con le autorità di frontiera USA.

Per il rally il *Visa* sul passaporto è richiesto solo per entrare in Russia: così in più lettere ci avevano comunicato gli organizzatori, che, in effetti però, intendevano rivolgersi solo ai loro connazionali.

Tratti in inganno da ciò, non abbiamo provveduto ad ottenere l'analogo *Visa* per gli USA (Giorgio addirittura ne ha uno multiplo permanente, naturalmente rilasciato a Roma). Questo inciampo burocratico, oltre alla spesa non preventivata di oltre 200 dollari, ci costa la perdita di molto tempo con le autorità doganali. Anche se innervositi e stanchi per il lungo viaggio, abbiamo modo di osservare la perfetta funzionalità ed il nitore delle strutture aeroportuali di Anchorage: è veramente un altro mondo quello che abbiamo lasciato al di là dello stretto di Bering.

Con apprezzata opportunità la gentile *colored* doganiera ci informa che dovremo ripagare "i diritti di ingresso" quando, dopo la tappa in Canada, rientreremo in USA.

Problemi analoghi, se non peggiori, hanno detto a Giorgio i colleghi americani, dovremo attenderci con le autorità canadesi di Vancouver, prossima tappa.

Eh no! Questo è troppo!

Decidiamo di saltare la tappa di Vancouver, atterrando direttamente a Portland, nell'Oregon, senza cioè lasciare gli Stati Uniti. Però, data la lunghezza di questa tappa, saremo obbligati, per rifornimento carburante, a fare uno scalo intermedio sull'aeroporto di Ketchikan, nella parte più meridionale dell'Alaska, Ci sobbarcheremo ad una ulteriore faticaccia, ma risparmieremo una bella manciata di dollari.

Ghiacciaio in Alaska.

L'aeroporto di Ketchikan in Alaska.

Per ora godiamoci questo meritato riposo ad Anchorage, che trasuda ricchezza da ogni poro. Non per nulla è la capitale dello Stato USA con il più alto reddito pro-capite: merito dell'oro del Klondike prima e della scoperta del petrolio poi.

Andiamo a far visita a BEBÉ, la cui salute appare ottima. Gli diamo una bella ripulita interna, di cui aveva proprio bisogno; gli rifacciamo la faccia, provvediamo... con interessato tornaconto a fargli cambiare l'olio motore e il relativo filtro; le candele denotano una carburazione OK, ma, per maggiore sicurezza, vengono sostituite: per il motore provvediamo con ottimo carburante D.O.C.

BEBÉ si merita tutto!

A differenza di altre soste, questa volta insieme a noi ci sono molti altri rallysti che si danno da fare intorno ai loro aeroplani: le ore di funzionamento aumentano rendendo indispensabili controlli più accurati, anche se l'efficienza dei velivoli è elevatissima.

In migliaia di chilometri finora cumulativamente volati hanno fatto cilecca su aerei degli americani soltanto uno starter, una pompa a depressione, un iniettore ed un magnete.

Durante la cena tutti insieme, a pratica chiusura del rally per gli equipaggi USA, viene consumata una bella quantità di spumante e di alcolici.

Anche noi siamo intimamente convinti che qui, superate le incognite della temuta Siberia, tutto il volo verso casa sia una sola continua discesa...

Giovedì 23 luglio

Ce ne è voluto del tempo, ma anche il 23 è arrivato, e con esso la partenza.

Con una nuvolaglia bassa e di brutto aspetto, con una visibilità ridotta e con un freddolino pungente prossimo allo zero, non ce la sentiamo di buttarci dentro il maltempo subito dopo il decollo a carico massimo di carburante. Faremmo subito ghiaccio e saremmo costretti a perdere quota in mezzo ad un terreno molto accidentato.

Ed allora, *obtorto collo*, decidiamo di circumnavigare la grossa penisola Kenai che fronteggia Anchorage: ci dovremo sorbire almeno un paio d'ore di volo in più.

Restiamo a quota molto bassa mentre sorvoliamo le coste di questa penisola montuosa, ricca di insenature stupende, dove decine di battelli sono alla fonda di fronte a lussuosi alberghi e a residenze private: numerose sono le piste di atterraggio per piccoli aerei.

Certamente paradiso di pescatori, non si vedono strade d'accesso: o in volo o via oceano. Abbiamo venti nettamente contrari che unitamente alla deviazione dalla rotta diretta ci fanno volare... un'enormità di tempo sul mare aperto, in mezzo a brutti nuvoloni.

E noi speravamo di volare in discesa! Finalmente scendendo, rientriamo in costa.

Passando di fronte a numerosi grossi ghiacciai, che ci lasciano senza fiato, mentre ammiriamo la calata di immense masse di ghiaccio che si tuffano mare, lo spettacolo è superlativamente attraente quasi irreale.

La linea della costa è chiusa da una miriade di isole, grandi e piccole, la cui vetta rocciosa racchiude molto spesso dei piccoli laghetti, qualche centinaia di metri di diametro. È un fenomeno attraente, ma inusuale. Posso solo immmaginare che la natura compatta delle rocce non consenta l'assorbimento delle acque delle nevi che nella buona stagione si disciolgono, ma che per la bassa temperatura ambientale non riescono nemmeno ad evaporare.

Arriviamo così a Ketchikan, dal nome prettamente indiano, che si sviluppa in una zona di straordinarie bellezze naturali e di conseguente altissimo richiamo turistico.

L'aeroporto, che sorge su un costone montano sottoposto ad enormi lavori di scavo e di riporto, si sviluppa attualmente su tre distinte aree a differenti livelli di quota.

Sull'area più alta è stata realizzata la pista di volo, dalla quale con una rampa inclinata si discende nella seconda zona, adibita ai servizi aeroportuali, che, a loro volta, è collegata con un'altra rampa d'accesso con l'area destinata a parcheggio velivoli, molti dei quali anfibi o idro.

Appena rifornito l'aereo partiamo per la lunga galoppata che ancora ci attende, sorvolando, poco dopo il decollo, la Columbia Britannica, una delle Province del Canada.

Anche qui la costa è molto bella, ma raramente si vedono insediamenti urbani.

Sullo sfondo, con le vette ancora coperte di neve, si stagliano nette contro il cielo le Montagne Rocciose.

Mentre cala la notte voliamo ora sulla terraferma: finalmente il cielo torna sereno con aria tersa e visibilità buona.

Proseguendo verso sud lungo la linea costiera cominciamo a vedere delle luci, segno che stiamo rientrando nel mondo abitato.

Certamente la temperatura al suolo è molto bassa perché sul terreno appaiono larghe zone coperte da nebbia. Sorvoliamo una cittadina che presenta un aspetto molto singolare ed attraente. Il suolo è completamente coperto da nebbia bassa, di tanto limitato spessore (un paio di metri, al massimo) che ne sbucano fuori, ben illuminate nella notte, le tipiche villette americane che assumono un aspetto fantasioso, degno di Walt Disney.

Scherzi del freddo: e siamo a fine luglio!

Non ho nemmeno individuato il nome di questa cittadina perché – per tema di svegliarlo – non oso prendere dalle mani di Giorgio, appisolato, la carta della zona. È bene che dorma qualche minuto: le lunghe ore di volo, gli arrivi a tarda notte, i riposi sempre brevi, l'alimentazione troppo saltuaria e fuori regola, congiuntamente a continue deficienze organizzative, ci sottopongono a continuo stress.

Sorvolate Vancouver e Victoria, rientriamo in territorio USA per atterrare a Portland, dove nessuno ci aspetta.

Sono già passate le 3 del mattino; andiamo a parcheggiare in un'area piena di aerei di ogni tipo.

Chissà quanto siamo lontani dall'aerostazione che non vediamo e non sappiamo nemmeno in che direzione sia; non passa anima viva. Dove potremo trovare un taxi? E per andare in quale Albergo? E quanto tempo ci vuole? Ci guardiamo e ci troviamo subito d'accordo nel decidere che la cosa più pratica in questa situazione sia quella di passare il resto dell'ancor breve notte a bordo del nostro velivolo.

Venerdì 24 luglio

Dopo qualche ora di pseudo-riposo ci svegliamo alquanto indolenziti. Alla luce del giorno ci accorgiamo di aver parcheggiato proprio di fronte ad una elegante costruzione adibita ad Assistenza Velivoli ed attrezzata anche ad... albergo diurno: il che ci consente di fare un sollecito rifornimento carburante, e, nel contempo, un pò di pulizia personale.

Anche se personalmente a pancia vuota, io partirei subito per Santa Monica, in modo da arrivare tutti insieme tra le 17.45-18.00 secondo i desiderata degli organizzatori: che hanno convocato i masss-media.

La reclame è l'anima del commercio.

Giorgio invece prima di ripartire vuol fare una colazione completa che ci ripaghi del mancato pranzo e della cena saltata ieri.

Giorgio ha ragione.

In effetti il nostro non è più appetito ormai, è vera e propria fame arretrata.

Alla malora organizzatori e stampa!

Le ore passano veloci e quando decolliamo sono ormai le ore 12.00 locali.

Dopo le stupende irripetibili coste dell'Alaska, quelle della California settentrionale non hanno più alcuna attrattiva., siamo abituati a ben altro... ormai!

Il tempo è bello, senza nubi, e tale rimane per qualche ora... Proseguendo nel volo, 5-6/8 di strato-cumuli ci consentono di vedere solo parte della Baia di San Francisco, città che nel mio ricordo di tanti anni fa rimane la più bella degli Stati Uniti.

Giorgio riesce a riposare per una mezz'ora, mentre io non ci riesco e me ne dispiace.

Improvvisamente l'autopilota ripete lo scherzo fattoci a Cannes: si mette a fare i capricci andando fuori regolazione; si riesce a fatica a tenere a briglia corta il cavallo imbizzarrito.

La costa ora diventa sabbiosa, arricchita di tanto in tanto da qualche bella insenatura.

Santa Monica è ormai nell'aria e ad una cinquantina di miglia dal-

l'arrivo passiamo sotto il controllo di Los Angeles. I quattro-cinque controllori che si intercambiano ogni decina di minuti sono chiari, precisi e cortesi, scherzosamente spifferando di tanto in tanto qualche parola in italiano.

Santa Maria, Santa Barbara, Los Angeles, Pasadena ed altre note località sfilano sotto il nostro BEBÉ, ma, per l'enorme traffico che capto in cuffia, ordini di iniziare la nostra discesa non arrivano

Arriva invece la foschia: il solito smog di Los Angeles si infittisce con il calar della sera.

Finalmente un controllore ci fa scendere da 9000ft a 7000ft e poi a 5000ft. Otto ottavi di cumuletti ci impediscono la visione del terreno, ma il nostro GPS ci dice che Santa Monica è sotto di noi. L'aeroporto non lo vediamo, ma ne sentiamo il... profumo. Sappiamo di essere allineati con la pista; effettuati i controlli pre-atterraggio si discende di nuovo quando, inattesa, subentra nell'assistenza un controllore (donna) che con voce nasale e a spron battuto con estrema decisione ci ordina di interrompere immediatamente la discesa, di risalire in quota e di circuitare passando sulla frequenza radio (?), la ennesima nell'ultima mezz'ora. Dò un colpo secco sulla cloche di Giorgio, che, non stando in ascolto radio, non capisce cosa stia succedendo.

Nella fretta di metterlo al corrente trascuro di segnare, e quindi maledettamente dimentico, il valore della nuova frequenza assegnataci.

Mi sento tradito, abbandonato, addirittura in personale pericolo, pericoloso anche per gli altri.

Nettamente perduta la necessaria calma, riesco con grande fatica ed affanno a contattare su una precedente frequenza un operatore, il quale, rendendosi immediatamente conto della bestialità della sua collega dandoci nuovi valori di quota e di prua, ci assiste fino a terra, dove posso finalmente respirare di nuovo a pieni polmoni.

È stata tanta la paura che senza alcun eufemismo l'ho mandata a quel paese.

Dei nostri colleghi neanche l'ombra. Tutti gli aerei del rally sono a terra ben allineati e vicino a loro parcheggiamo.

Intanto, nell'enorme sede del Museo del Volo, poco distante, alcuni sponsor americani stanno festeggiando i loro connazionali.

Giorgio, irritato, se ne va subito in albergo, mentre io, un pò per curiosità e un pò per dovere di public relations vado a vedere cosa succede e a salutare gli amici del giro che domani se ne tornano alle loro case.

Per loro l'avventura è terminata!

Uomini in smoking e donne eleganti, in disinvolta mescolanza con altri in jeans e policromi giubbetti, si accalcano ai cancelli pagando fior di dollari per partecipare a questa festa, che è una classica *americanata* nel significato deteriore del termine: l'abbondanza di cibi messicani, cinesi, italiani, esotici è spaventosa; le bevande scorrono a fiumi, gli sbronzi non si contano, la confusione è enorme.

Ne approfitto per una rapida ma interessante visita ai velivoli esposti, fra i quali alcuni di alto livello storico e tecnico: fra gli altri ammiro la copia perfetta del *Voyager* di Dick Rutan e Jeana Yeager, velivolo che nel recentissimo passato ha compiuto l'intero giro del mondo in nove giorni senza scalo.

Con questa copia il Museo intende proprio onorare il suo concittadino Dick Rutan.

Intanto il ricevimento continua in piena eccitazione con addirittura una vendita all'asta degli oggetti più disparati.

Mentre viene messa all'incanto anche una litografia di una qualche opera d'arte italiana, il cui prezzo sento rapidamente salire, perché... *just arrived from Vatican City...*, lascio insieme a molti rallysti, anche loro notevolmente infastiditi, questa baraonda generale, e me ne vado a nanna.

Sabato 25 luglio

Mentre Giorgio decide di recarsi in aeroporto per tentare di far riparare l'autopilota, io resto in città perché abbiamo ambedue urgenti acquisti da fare.

Ville eleganti, lussuosi alberghi, modernissime costruzioni commer-

ciali ed una spiaggia deliziosa rendono attraente questa città, molto curata nelle strade e nei giardini. Tutto appare OK, a conferma della fama di cui gode Santa Monica come ricercato centro residenziale.

Sulla larga Ocean Avenue lungomare della città, si erge non molto grande, ma ben realizzata, una statua in pietra dedicata alla Santa che dà il nome alla tale monumento, certamente fuori dalla tradizione urbanistica americana, è sicuro residuo della vecchia dominazione spagnola.

Mi soffermo a curiosare in un mercatino rionale, che mi sorprende per la pulizia ed il silenzio: tutti i venditori sono di chiara origine messicana e l'unica lingua parlata, anche dai clienti Yankee, è lo spagnolo.

Giorgio torna sconsolato dall'aeroporto dove non ha trovato nemmeno...un cane per riparare l'autopilota.

Non poterne disporre costituisce indubbiamente un notevole aggravio di fatica, ma piuttosto che rimanere inoperosi a Santa Monica per il resto del week-end, a guadagno di tempo decidiamo di partire domani stesso, sperando di poter risolvere il problema a Oklahoma City o, nel peggiore dei casi, a Cleveland, tappa successiva.

Domenica 26 luglio

Insalutati ospiti, andiamo in aeroporto e ci prepariamo a continuare, ormai da soli, il nostro ritorno verso casa.

Il volo odierno, di notevole lunghezza, si presenta molto interessante dal punto di vista turistico.

Per superare la Sierra Nevada, anche se non molto alta nella sua propaggine meridionale, subito dopo il decollo puntiamo verso nord, lungo le valli che portano al Deserto del Mojave.

In poche miglia la natura del terreno ha un cambiamento completo.

Alla verde ed opima California, appena superate le montagne, subentra una estesa pianura arida e sabbiosa, cosparsa di un notevole numero di aeroporti, quasi tutti appartenenti a ditte aeronautiche che

qui provano riservatamente i loro nuovi prodotti lontano dagli occhi indiscreti della concorrenza industriale.

A differenza dello smog di Los Angeles, qui la assoluta mancanza di umidità atmosferica consente una visibilità eccezionale. Rivedo un pò in lontananza la grandissima base aerea di Edwards, sede del Centro Sperimentale di volo dell'USAF, presso la cui Scuola, ancor giovane pilota, avevo trascorso un paio di settimane, molto interessanti sulle tecniche di volo, ed effettuato qualche volo sull'immensa estensione di quella particolarissima Base: mi accorgo – con grande nostalgia – che sono trascorsi ben 36 anni.

A bordo tutto procede con regolarità; il tempo è bello e l'aria calma fa sentire meno l'inefficenza dell'autopilota.

Il Painted Desert, deserto dipinto, così chiamato per i variegati colori del suo arido terreno roccioso, sembra una di quelle coperte costituite da vari pezzi di diverso tessuto ricuciti insieme.

Poi raggiungiamo il fiume Colorado; sotto di noi non c'è il Grand Canyon, che rimane alla nostra sinistra, ma ne possiamo immaginare la grandiosità, osservando questo tratto di fiume che turbolento scorre entro canyon più modesti, ma pur sempre di aspetto affascinante, in mezzo a lande deserte di nudo altopiano.

Dall'Arizona passiamo nel New Mexico e da qui nel Texas attraverso sterminati territori, ora montuosi, ora pianeggianti, talora a coltura agricola, tal'altra a pascoli in un quadro tutt'altro che monotono, malgrado l'estensione.

Tanti, troppi film western hanno reso popolari e ben noti i nomi delle località che lentamente scorrono sotto di noi: Albuquerque, Santa Fè, Tucumcari, Amarillo.

Dove saranno finiti gli sceriffi, i fuorilegge, i cacciatori di taglie, le carovane dei pionieri, le donnine dei Saloon che tuttora costituiscono l'epopea del Far West americanò?

Nel frattempo, però, il cielo è andato rabbuiandosi notevolmente.

A qualche miglio davanti a noi, un fronte pressoché compatto di cumulacci si estende trasversalmente alla nostra rotta verso est- dall'estrema nostra sinistra giù giù fino all'estrema destra fino a quote per noi irraggiungibili.

In effetti a noi sembra che fra due enormi cumulacci ci sia ancora un varco per passare.

Non ci resta che tentare, perché così eviteremmo una lunghissima deviazione verso nord o verso sud di cui non sappiamo neppure definirne l'entità.

Decidiamo allora di continuare sulla nostra rotta, mantenendo la quota di 7000 piedi.

Purtroppo però il varco davanti a noi si chiude prima ancora del nostro arrivo e ce ne accorgiamo subito per la grandissima sberla che scaraventa me, non adeguatamente legato al seggiolino, contro l'alto dell'abitacolo e spazza via il bagaglio per ogni dove, creando un indescrivibile caos.

BEBÉ è sbattuto da ogni parte con un ballo infernale, ligio più ai voleri della tempesta che ai comandi di Giorgio.

Io non riesco ad allacciarmi le cinture: carte, macchina fotografica, GPS e microfono, tutto si perde sul pavimento sotto la pedaliera.

Da terra il Controllo continua a chiamare, noi ... a tacere.

È un momento molto critico, e per un istante ho paura del peggio: è il peggiore da quando siamo partiti; potrebbe succedere di tutto, inutile nasconderlo.

Per nostra fortuna l'attraversamento del fronte non dura più di un paio di lunghissimi minuti.

Le nubi cessano come di incanto, il turbine di vento e il ballo si placano, la visibilità ridiventa ottima, facendoci sembrare quasi irreale la buriana di poco prima.

Giorgio ed io ci scambiamo uno sguardo soddisfatto e, senza parlare, sappiamo che stiamo ambedue pensando la stessa cosa: eravamo convinti – e l'avevamo sempre detto – che dall'Alaska in poi il nostro volo sarebbe stato tutto... in discesa.

Ripreso il contatto radio, riceviamo persino un *thank you* dal controllo, sempre solerte e gentile, che dopo le nostre informazioni meteo fa deviare il traffico verso aree e quote più tranquille.

È notte fonda quando dopo dieci ore di volo arriviamo alla meta. I nostri GPS ci indicano che siamo sulla verticale dell'aeroporto, che non riusciamo ad individuare fin quando la TWR non provvede ad accendere e spegnere alternativamente le luci di pista. Non è un problema, ma rivela una nostra carenza: per mancanza di tempo, ed anche per pigrizia, non ci procuriamo mai in tempo utile le carte topografiche adeguate.

Non sapevamo infatti che l'aeroporto *Wiley Post* di Oklahoma City sorge proprio nel centro della città, le cui strade sono tutte larghe, rettilinee ed illuminate a mò di pista di volo. Parcheggiamo presso la ricca sede della *Million Air*, compagnia di assistenza velivoli, il cui nome è tutto un programma.

Ce ne andiamo subito in albergo, dove dovremmo avere alloggio prenotato e pagato, perché incluso nella salatissima quota d'iscrizione al rally.

Ci accorgiamo invece, con disappunto, che per il viaggio di ritorno dobbiamo sempre ricorrere, per vitto ed alloggio, alla nostra borsa perché gli organizzatori... se ne sono dimenticati.

Lunedì 27 luglio

Oggi contiamo di poter far riparare l'autopilota, ma le officine aeronautiche che operano sull'aeroporto, oberate da altri lavori urgenti, non hanno la possibilità di dedicarsi alla riparazione del nostro apparato.

A seguito di un giro di telefonate, arriva dalla città un tecnico che, armato di un semplice temperino, si ficca sotto il pannello degli strumenti. Mentre noi siamo certi che stia smontando l'apparato per poterlo riparare su un banco prova, dopo non più di due minuti ci dice che tutto è OK. Sorpresi ed increduli non possiamo nemmeno provvedere al pagamento: non accetta denaro per un lavoro così breve, dice lui, e se ne va con un nostro semplice, ma sentitissimo grazie.

Nel programma del rally, Bangor (Maine) è indicata come tappa successiva, con uno scalo intermedio per rifornimento, data la distanza totale di oltre 1300 miglia nautiche.

In sede di pianificazione avevamo rilevato che il sistema di aerovie che collega Oklahoma City a Bangor, passa, a metà percorso, su Cleveland (Ohio), dove risiede un bel gruppetto di miei cugini americani.

Era allettante allora scegliere Cleveland come scalo tecnico, cogliendo così l'occasione, più unica che rara, di poterli salutare durante la breve sosta di un'ora o poco più.

Questo era quanto avevamo pianificato, ma la riparazione dell'autopilota ci ha costretto a rinviare la partenza per Cleveland. Di conseguenza anche una brevissima sosta tecnica avrebbe comportato l'arrivo a Bangor il mattino successivo dopo un'intera nottata trascorsa in volo.

Con questa triste previsione, ma anche per la promessa di una bella cena all'italiana e la certezza di una piacevole serata insieme a festanti ospiti, è stato ben facile accettare l'invito di pernottare a Cleveland. Accelerando al massimo le operazioni pre-volo per non perdere ulteriore tempo e con l'allettante prospettiva di un piacevole incontro, riusciamo a decollare da Oklahoma City poco dopo le ore 12.00 locali.

L'autopilota ora funziona alla perfezione.

Ormai stiamo volando sulla Grande Pianura Interna degli Stati Uniti, dove, anche per l'enorme ricchezza d'acqua, il terreno è fertile ed oltremodo produttivo: lo si vede dall'interminabile schiera di campi ben coltivati.

È un susseguirsi di cittadine, ognuna delle quali si sviluppa su enormi estensioni di terreno, di autostrade che rigurgitano di traffico, di fattorie, di numerosi aeroporti piccoli, medi, grandi, ad ogni tiro di schioppo.

Arriviamo al Lago dei Cherokees e lo spettacolo è grandioso: questi indiani avevano ragioni ben valide per difendere questa loro terra dalla invasione... dei visi pallidi.

Il lago, che si sviluppa per qualche decina di chilometri, dilaga in decine e decine di meravigliose insenature piene di villette e di imbarcazioni di ogni tipo.

I fiumi si susseguono ai fiumi e tutti vanno a confluire nel maestoso Mississippi, che largo e pigro se ne va verso il sole dei Caraibi. Noi lo attraversiamo a Saint Louis, enorme per estensione e per traffico fluviale.

Anche passando da uno Stato all'altro, Missouri, Illinois, Indiana, Ohio, il panorama non cambia: belle campagne, belle strade, belle abitazioni, grandi complessi industriali.

Finalmente dopo 7h.45m di volo arriviamo all'aeroporto *Cleveland International*, dove ci aspettano festanti molti parenti in ansiosa attesa.

Inizialmente eravamo incerti circa l'aeroporto da scegliere per l'atterraggio fra i numerosi esistenti nell'area di Cleveland.

In merito avevo chiesto informazioni a più piloti ritenendo improbabile, anzi impossibile, ottenere l'autorizzazione ad utilizzare il grande *Cleveland International* per il piccolo BEBÉ, ma gli interpellati tutti si erano mostrati sorpresi della richiesta e mostrati orgogliosi di farci sapere che in America ogni cittadino, dato che paga le tasse anche per costruire gli aeroporti, ha pieno diritto a scegliersi l'aeroporto che più gli aggrada. Di ciò siamo sorpresi anche noi!

Dall'aeroporto alla casa di mio cugino Antonio Serrani, che ci ospita, la strada non finisce mai per me e per Giorgio: siamo affamati perché anche oggi il pranzo è saltato.

Inutile dire quanto piacevole sia stata questa sosta a Cleveland trascorsa insieme a parenti che ci hanno dimostrato affetto e simpatia, felici di offrirci una serena serata.

Il reporter di un giornale locale che ha scritto del nostro volo, fra le tante esagerazioni di cui la stampa americana è insuperabile maestra, ha scritto una frase che ho molto apprezzato: i*t was a long awaited reunion for Serrani and Bernardini, two men separated by miles, but bound by their proud Italian heritage (trad. È stato un incontro a lungo atteso per Serrani e Bernardini, due uomini separati da molte miglia, ma legati dall'orgoglio del loro retaggio italiano).*

Orgogliosi di essere Italiani? Certo. È lo stesso orgoglio che il grande asso Mario de Bernardi faceva sentire alla numerosa colonia italiana di Cleveland quando negli anni '30 partecipava da protagonista alle famose gare aeree di velocità che si svolgevano annualmente proprio in questa città. Ricordo ancora con quale entusiasmo i miei zii ne scrivevano alla sorella, mia madre.

Martedì 28 luglio

Rinfrancati nello spirito e nel corpo, ben forniti di panini e dolci per un pranzetto in volo, decolliamo poco dopo le 12.00 alla volta di Bangor. Ci ha accompagnato in aeroporto anche la moglie del cugino che ci ha ospitato, la quale, pur Vice-Presidente di una grossa banca dell'Ohio, ha dovuto prendere un giorno di ferie, non pagato, per tale assenza dal lavoro.

Altro che "Carta dei Lavoratori" in vigore in Italia!

Per la prima ora voliamo verso Buffalo lungo la costa sud del Lago Erie.

Fa abbastanza caldo e l'evaporazione delle acque del lago ci impedisce la visione delle cascate del Niagara, che lasciamo di poco sulla sinistra, né noi azzardiamo alcuna deviazione dalla aerovia assegnataci, ben sapendo che siamo sotto continuo positivo controllo radar.

Sorvolati i grossi agglomerati urbani di Syracuse, di Utica, di Albany, con volo tranquillo tra due strati di nubi proseguiamo fino a Bangor. L'autopilota ci conferma di essere tornato pienamente sufficiente.

La tappa in quest'angolo del nord-est americano, vicino al confine canadese, si rende necessaria per poter completare la nostra dotazione dei materiali di sopravvivenza prima di sottostare al previsto controllo delle autorità canadesi.

A noi manca – riteniamo – solo l'installazione di un apparato radio ricetrasmittente in HF, che sull'Atlantico dovrà completare la copertura radio non assicurataci dall'unico apparato di cui disponiamo, il VHF, a causa della nostra bassa quota di volo.

Quando atterriamo la ditta che dovrà installarci l'HF ha già chiuso i battenti ed allora anche noi finiamo la nostra giornata lavorativa andandocene in albergo.

Qui non c'è nemmeno l'attrattiva di andare a visitare la città: non c'è nulla da vedere in queste città, tutte uguali, tutte fatte con la fotocopiatrice.

Mercoledì 29 luglio

Presto in aeroporto, nella speranza di provvedere subito ai lavori di installazione della nuova radio, lavori che vorremmo accelerare per avere la possibilità di trasferirci al più presto a Moncton, al di là del confine canadese, dove speriamo di avere in giornata l'ispezione del Ministero dei Trasporti.

Bisogna aver pazienza purtroppo, perché il lavoro da fare, pur nella sua semplicità, viene fatto con flemma inglese che i canadesi cercano di imitare al loro meglio.

L'apparato HF installato a bordo è stato preso in affitto a 230 dollari a settimana, dietro un deposito cauzionale di 2000 dollari, rimborsabili quando avremo restituito il tutto, cosa che ci proponiamo di fare non appena superato l'Atlantico.

Solo nel pomeriggio riusciamo a decollare per Moncton, che raggiungiamo dopo circa 2 ore di volo. Anche qui ci tradisce la frequente variazione del fuso orario: non c'è tempo per sottoporci all'ispezione che deve essere rimandata a domani.

Il continuo forzoso rinvio dei nostri programmi per ostacoli imprevisti comincia a farsi sentire: i nervi sono tesi.

Giovedì 30 luglio

L'Ispettore della Civil Aviation Authority, branca del Ministero dei Trasporti Canadese, viene in aeroporto puntualissimo, ci sottopone ad un preventivo meticoloso "interrogatorio", poi, pignolescamente, controlla, pezzo per pezzo, tutto il materiale e, ahimè, riscontra la man-

canza dei razzi di segnalazione e delle batterie delle nostre lampade individuali di soccorso.

Intransigente sì, ma anche gentilissimo e comprensivo, si offre di accompagnarmi con la sua auto privata a comprare quanto ci manca.

Mentre Giorgio rimane in aeroporto, comincia per me una lunga corsa di svariate miglia, direi quasi una scampagnata dato il bel tempo, da un paese all'altro, da un magazzino all'altro, nella affannosa ricerca dei razzi che sembrano irreperibili. E quando infine ne trovo un set, lo compro senza accorgermi che la confezione è manomessa.

Conclusioni: la spesa di oltre 70 dollari per soli tre razzi rossi di emergenza e la considerazione che tutto il mondo è paese in quanto a onestà.

Poco male in fondo, perché anche solo tre razzi sono considerati sufficienti alla bisogna (tocchiamo ferro).

L'Ispettore, che dimostra di avere una buona pratica di volo, ci tiene a dare notizie e consigli soprattutto per il volo sulla Groenlandia. Naturalmente non ho alcun motivo, ne' alcuna intenzione di contraddirlo, ma una mia frase, che vuole essere di conferma a quanto l'ispettore dice, viene fraintesa da Giorgio che capisce che io dica cose che, in realtà, non dico: lui si arrabbia molto ed io ancor più di lui, segno evidente che siamo ambedue su di giri.

Ma tutto passa presto, naturalmente.

Ottenuto l'OK, cerchiamo di recuperare il tempo perduto in mattinata, partendo immediatamente per Goose Bay nel Labrador.

Perché Goose Bay?

Ormai privi di qualsiasi vincolo da parte degli organizzatori del rally siamo liberi di scegliere – per arrivare in Islanda – fra due alternative, di cui abbiamo a lungo discusso in albergo: la prima raggiunge Reykjavik via Frobischer Bay con eventuale atterraggio intermedio a Sondre-Stromfiord, mentre l'altra comporta l'atterraggio a Goose Bay prima, a Nassarssuaq (Groenlandia) poi, con un deprecato eventuale atterraggio di emergenza a Godthab (Groenlandia), qualora Nassarssuaq risulti inagibile.

La prima, più lunga di oltre 500 km, comporta bracci di mare più corti (e quindi maggior sicurezza), ma anche l'attraversamento di una larga fetta di Groenlandia ad elevata latitudine, dove le montagne sono

alte più di 9000 piedi. Il povero BEBÉ, ancor più sovraccarico dopo l'installazione del pesante HF, dovrebbe mantenere una quota di sicurezza di almeno 10.500-11.000 piedi, senza la possibilità di scendere in sicurezza, nel caso molto probabile di far ghiaccio.

Per contro la seconda alternativa, che comporta l'attraversamento di tratti oceanici molto più ampi, (e quindi più pericolosi), consente voli a quote anche modeste, senza eccessive probabilità di far ghiaccio.

In questo caso però incombe sul volo un grande pericolo: il lungo fiordo, in fondo al quale sorge il piccolo aeroporto di Nassarssuaq, è molto soggetto ad improvvise, spesso imprevedibili, variazioni climatiche che comportano l'impossibilità di atterrare per formazioni di nebbia, nonchè l'esigenza di scegliere come alternato, in funzione delle condizioni meteo, l'aeroporto di Frederikshabt, circa 250 miglia nord sulla costa occidentale o addirittura quello di Kulusuk, molto più a nord sulla costa orientale della Groenlandia stessa.

Decidiamo per la rotta sud e quindi da Moncton puntiamo direttamente su Goose Bay.

Anche oggi vivo di ricordi.

Lasciando il New Brunswick passiamo proprio sulla verticale dell'aeroporto di Summerside, nell'isola Principe Edoardo, dove nel 1950-1951 ho seguito un corso di navigazione aerea.

Riconosco i luoghi e cerco di immaginare i volti odierni dei tanti amici ed amiche canadesi di allora: tempi passati.

Godendo di bel tempo attraversiamo tutto il Golfo del San Lorenzo e superiamo la brulla isola Anticosti, che mi ricorda un volo qui fatto con il carissimo compagno Aldo Scerna, allora giovane tenente durante un corso in Canada per navigatori nel 1951.

Non appena rientriamo sulla terraferma, sul gelido Labrador, secondo l'esatta previsione meteo fornitaci a Moncton, ci aspettano violenti piovaschi con vento, ballo ed interruzione di ogni contatto radio. Silenzio assoluto fino a un centinaio di chilometri da Goose Bay. Il tempo permane brutto; nubi bassissime fino alle minime aeroportuali limitano la visibilità, ma l'assistenza radio e radar è ottima (quassù sono abituati a lavorare con il maltempo) e l'atterraggio si svolge regolarmente.

Albergo, cena e a nanna: tutte le serate passano ormai sempre così, in monotonia, sperando sempre in un domani migliore.

Venerdì 31 luglio

Con grandi speranze andiamo in aeroporto: ieri sera all'arrivo ci avevano fatto sperare in un miglioramento netto del tempo, tale da consentirci di partire in mattinata per la Groenlandia. Invece là, oltre lo Stretto di Davis, le cose non vanno così bene. Passiamo l'intera mattinata con gli uomini del servizio meteo per sapere, calcolare e decidere.

Le foto del satellite ci mostrano la situazione meteo in tempo reale, ma quale sarà il tempo fra 6 ore quando noi potremo arrivare a Nassarssuaq, famosa per questi repentini cambi del tempo?

L'ok al via viene deciso alle ore 15.30 Z (= 12.30, ora di Goose Bay = 13.30, ora di Nassarssuaq) con la previsione di arrivare alle 21.30/21.45 Z, ancora con la luce diurna.

Però, grande sorpresa! Presentando il nostro Piano di Volo ci avvertono che è necessario telefonare preventivamente a Nassarssuaq per fare riaprire l'aeroporto, all'ora del nostro previsto arrivo, dietro pagamento di una tassa di 250$.

Nessuno ci aveva tempestivamente informato che l'aeroporto chiude alle 18.00Z, corrispondenti alle ore 16.00 locali.

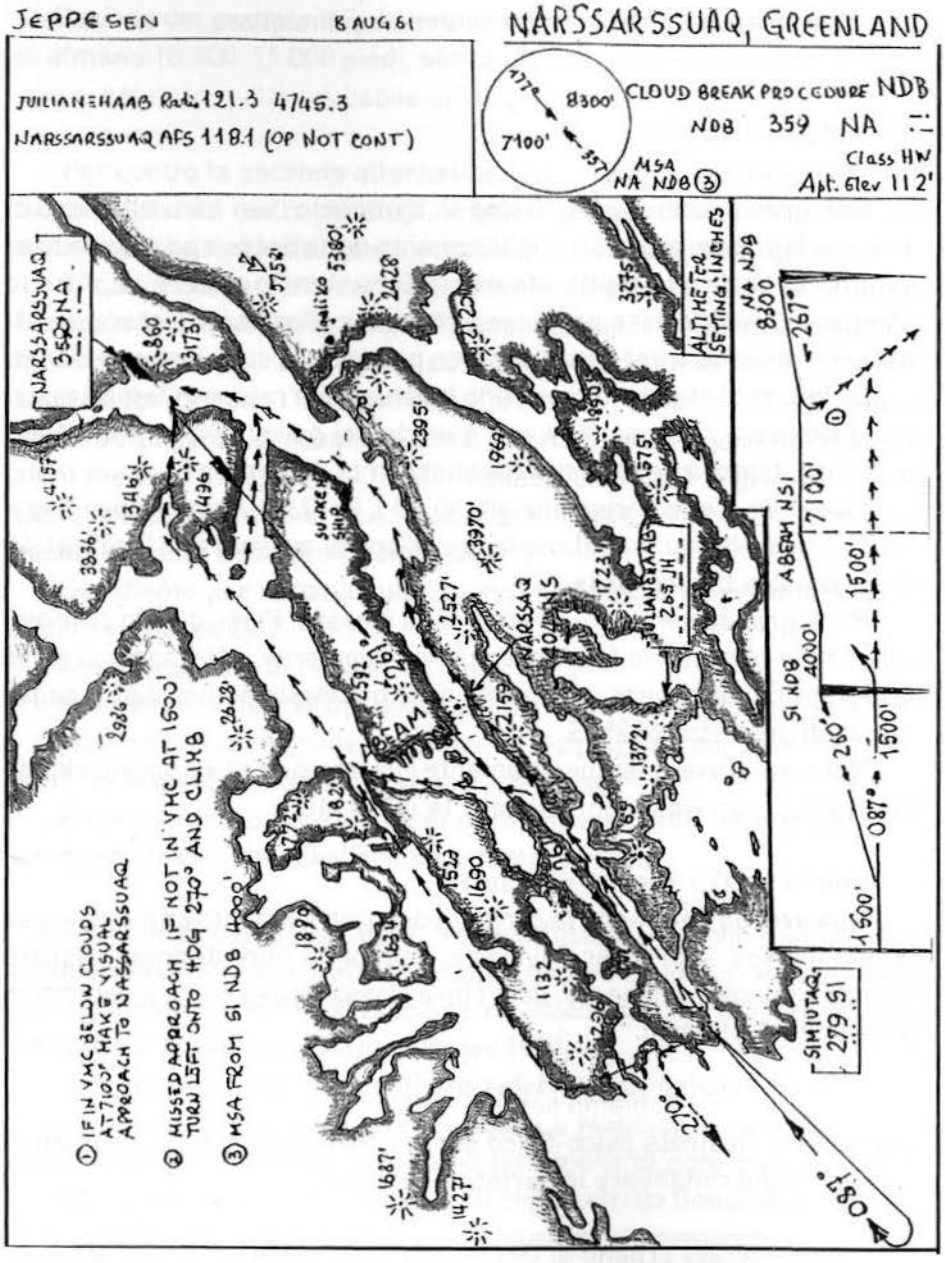
Beh! Il prezzo è veramente salato.

Non avendo nemmeno la certezza di un rifornimento immediato per poter ripartire subito per Reykjavik, rischiamo pure di dover passare ancora una notte sull'aereo, dato che a Nassarssuaq non c'è nemmeno possibilità di alloggio.

Che scalogna! Abbiamo perduto un giorno, durante il quale ci siamo stancati per lo stress psico-fisico senza concludere nulla di concreto.

Dobbiamo rimandare la partenza a domani.

L'agglomerato urbano di Goose Bay consiste in un paio d'alberghi per pescatori, per cacciatori e per equipaggi di passaggio.



Mappa e itinerario di avvicinamento a Narssarssuoq in Groenlandia.

Sabato 1 agosto

Svegliandomi ho la sensazione di essere in ritardo, non considerando in un primo istante che, d'estate, a queste latitudini le ore di luce sono tante. Invece è molto presto, ma non riesco più a riprendere sonno. Anche Giorgio si sveglia senza attendere il gracchiare della sua sveglia.

Forse è un'inconscia tensione per la giornata che ci attende.

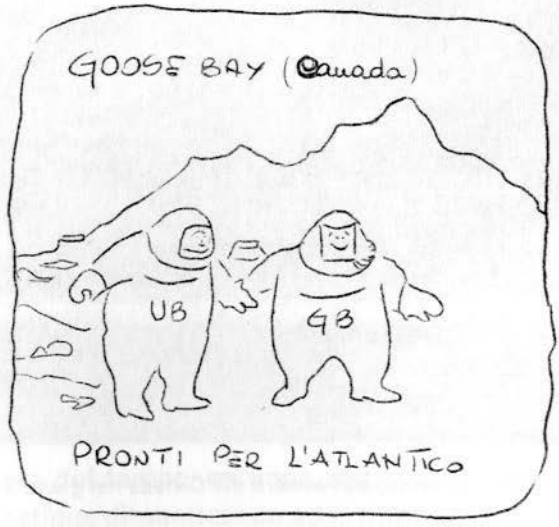
Ci rechiamo subito all'ufficio meteo dell'aeroporto per conoscere le novità, che sono alquanto confortanti.

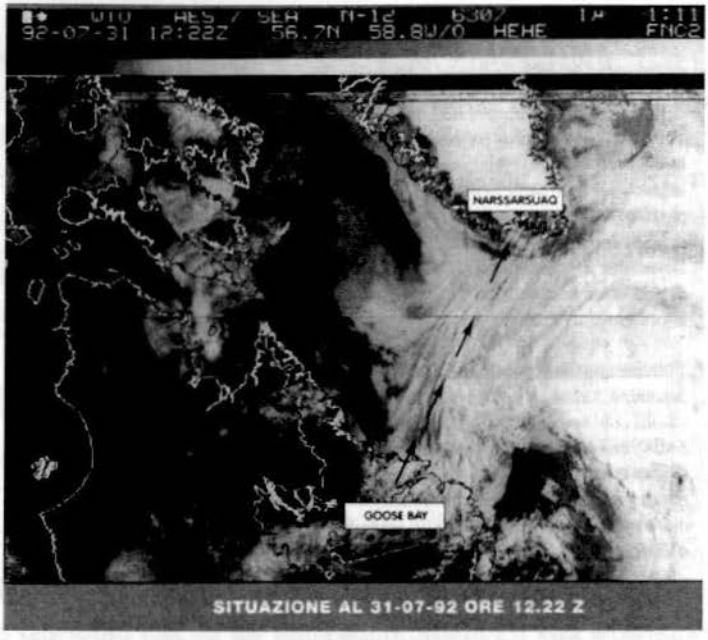
La massa nuvolosa si sta spostando verso est-nordest. Se seguiremo una rotta leggermente più a nord di quella diretta dovremmo appena lambire l'estrema propaggine posteriore del fronte, che sta già liberando il cielo di Nassarssuaq. Anche su Goose Bay è tornato il sereno.

Siamo quindi pronti ad affrontare la traversata del discreto tratto di oceano che separa il Labrador dalla Groenlandia.

I preparativi per il decollo oggi sono un pò più laboriosi del solito. C'è il problema della famosa tuta termica che ci stiamo portando appresso da oltre 20.000 km.

Metterla o non metterla: questo è il problema.





Situazione meteorologica al nord del Canada nei giorni 31.07 (sopra) e 01.08.1992 (sotto).

Infine decido di dar ragione a mia moglie che tanto ha insistito perché la indossassi almeno sull'Atlantico.

Non per paura – lo giuro – ma per scaramanzia, decido di indossarla, al 50% però, cioè dai piedi fino alla vita. Se ci dovesse capitare qualche... scherzo da prete, farò sempre in tempo, almeno spero, a tirarmi su l'altra metà dello... scafandro.

Così conciato, entrare in cabina, sistemarsi sul seggiolino e legarsi non sono problemi da poco, ma poi il fastidio è ben sopportabile.

Giorgio invece decide per il no, lasciando la tuta, a portata di mano, per ogni evenienza.

Decolliamo in una mattinata di sole e seguendo il corso del fiume Churchill, che pigramente si snoda verso l'Oceano, arriviamo sulla linea di costa dopo circa 3/4 d'ora.

Ci atteniamo scrupolosamente alle comunicazioni prescritte per attraversare l'ADIZ canadese e ci inoltriamo in mare aperto.

L'oceano appare calmo, come calma è l'atmosfera. All'improvviso appaiono lontane delle superfici bianche che in un primo istante scambiamo per vele di pescherecci. L'errore è evidente, perché a quelle latitudini non si va a pesca con barche a vela e soprattutto, perché i pescatori preferiscono i banchi di Terranova, regno incontrastato per la pesca al merluzzo, a sud però di 800-900 miglia.

Eccoli lì: sono invece decine e decine di piccoli iceberg, che trascinati a sud dalla corrente fredda di Terranova si avviano al completo dissolvimento arrivando a latitudini più basse.

Il vento ci prende da sinistra, non è forte, non ci favorisce, anzi ci fa perdere qualche km di velocità: ma procediamo bene. I due GPS, le cui indicazioni periodicamente e reciprocamente controlliamo, sono di grandissimo aiuto, perché ci fanno perdere il senso della solitudine.

Con il passare del tempo, mi sono abituato alla tuta termica che non mi dà più fastidio, dimenticando addirittura di averla addosso.

Il motore funziona alla perfezione e canta un soave canto che non consente alcuna preoccupazione.

La velocità oscilla fra i 103-109 nodi; i frequenti cross-check ci confermano che tutta la strumentazione di bordo è OK.

È inutile invece ogni tentativo di collegarci con le stazioni a terra utilizzando l'HF: l'apparato è di ottima qualità e quindi il mancato collegamento dipende da imperfetta installazione.

La navigazione è precisa, come preciso è l'avvicinamento al radiofaro di Simiutaq, che indica l'imbocco del lungo fiordo in fondo al quale è stato costruito l'aeroporto di Nassarssuaq.

Il fiordo con le sue numerose insenature e diramazioni, con le sue coste montuose che scendono a picco sul mare, con i suoi canali di collegamento con un fiordo adiacente e con i ghiacciai che lo circondano, offre uno spettacolo incomparabile e non facilmente descrivibile.

Esso, nonostante la sua pessima fama per gli scherzi meteorologici di cui è maestro, si comporta nei nostri riguardi da perfetto gentleman: si fa trovare come desideravamo trovarlo: calmo, sereno e affidabile.

L'aeroporto sorge, a oltre 40 miglia dalla linea di costa oceanica, sul fondo piatto di una valle di chiara origine glaciale. Non è usuale vedere dei campi di volo che presentano un discreto dislivello fra le due testate pista: qui la pendenza è sensibile e rende pressochè obbligatorio l'atterraggio dal mare verso l'interno, in salita. Nel nostro caso, considerando le prestazioni di volo di BEBÉ, a causa di un vento di oltre 15 nodi sull'asse pista, ci fanno eccezionalmente atterrare in senso contrario all'usuale, in discesa cioè.

Noi abbiamo fretta di ripartire al più presto, anche se dobbiamo affrontare un'altra lunga tirata, dopo le sei ore di volo fatte da stamane. Qui invece sembra che nessuno abbia voglia di accelerare i tempi: con calma viene trasmesso via telefono il Piano di Volo a Sondre-strom, che con calma dà la relativa approvazione.

Solo il rifornimento è molto rapido, ma con salatissima spesa. Certo portare qui il carburante, operazione che è forse possibile solo nella stagione estiva, comporta spese notevoli, ma i Groenlandesi sanno farsi ripagare ben bene il disturbo.

Noi, completate le formalità aeroportuali, ce ne andiamo in tutta fretta, sorvolando due iceberg graziosamente sistemati sul prolungamento pista.

A guadagno di tempo, anziché incanalarci nel fiordo fino al mare per poi aggirare Capo Farvel, estremità sud della Groenlandia assediata dai ghiacciai, Giorgio sale a tutto gas e alla massima velocità variometrica per scavalcare le montagne che circondano l'aeroporto. Lo scenario dei numerosissimi ghiacciai che si gettano direttamente in mare, delle coste frastagliatissime che si incuneano nel retroterra, del mare ghiacciato che lambisce le alte scogliere, è stupendo.

Per colmo di sfortuna la telecamera di Giorgio è finita sotto un mucchio di bagagli e non è recuperabile, e la mia macchina fotografica va presto in avaria. Un vero peccato non essere in grado di fissare queste visioni.

Lasciamo sulla destra il punto di riporto rappresentato dal radiofaro di Prince Christian Sund e voliamo con rotta nord-est verso la notte che cala rapida, anche se siamo ad alte latitudini.

La nostra radio di bordo non può coprire, a causa della bassa quota di volo e per la propagazione in linea retta delle onde in VHF, l'intera area interessata dal nostro volo. Purtroppo nemmeno la radio in HF, che, proprio per eliminare questo inconveniente abbiamo installato a Moncton, ci consente di contattare alcuna stazione a terra, nonostante numerosi tentativi. Di conseguenza siamo isolati per alcune ore dal resto del mondo piombando in un silenzio poco opportuno dal punto di vista della nostra personale sicurezza, ma non del tutto sgradito.

Rientrando nell'area di copertura in VHF, prendiamo contatto con il controllo di Keflavik, estrema punta occidentale dell'Islanda. Da tempo stiamo volando nel sistema nuvoloso determinato dalla bassa pressione, già segnalato dalle foto del Metsat: non siamo a contatto con il terreno se non quando entriamo nella baia di Reykjavik. Fortunatamente in aeroporto l'aerostazione e il nostro albergo, proprietà della Compagnia aerea di bandiera Loftleidir, coesistono nel medesimo edificio: casa e bottega, diremmo a Roma.

Quindi senza ulteriore dispendio di energie possiamo andare subito a dormire e ne abbiamo proprio bisogno, dopo 12 ore e 30 minuti di volo (senza contare l'attività a terra).

Domenica 2 agosto

Finalmente siamo tornati in Europa. Ma, in effetti, è Europa questa isola che rimane così lontana, eccentrica, fuori mano rispetto al nostro Continente? È difficile, in realtà, separarla per le tante somiglianze fisiche dalla Groenlandia, che abbiamo appena lasciato e che è la terra più vicina, ad appena 250 km.

Queste considerazioni vanno bene però per i geologi.

A noi, anche se siamo ancora ad oltre 800 km dalle coste scozzesi, interessano poco: questa è Europa, perché cominciamo a sentire aria di casa.

Certamente in condizioni diverse – potenza dei depliant turistici – avrei molto gradito conoscere le singolari attrazioni di questa isola: ghiacciai grandiosi, impetuose sorgenti calde, cascate stupende, imponenti montagne di ghiaccio che covano pericolosi vulcani, paesaggi lunari etc.

Mi ripropongo di ritornare con mia moglie, come tranquillo passeggero di un velivolo commerciale; ma ora ho ansia di tornare a casa.

Quale sarebbe stata la nostra prossima tappa sul suolo europeo?

Abbiamo appena accennato, nelle telefonate con le nostre famiglie che, a meno di imprevisti, contiamo di arrivare a Roma in... tre giorni circa.

Ancora non siamo rientrati in famiglia e già le mogli riprendono a comandare. Infatti immediata da Roma arriva la loro decisione, anzi l'ordine: Dovete atterrare sull'aeroporto di Ciampino il 4 agosto alle ore 18.00 locali.

«'GNORSì!»

Il Gen. Nardini, che con tanta sensibilità è venuto a salutarci alla partenza, vuole ancora onorarci con la sua presenza al nostro arrivo; intendono venirci a dare il "bentornati" anche tanti e tanti amici; saranno presenti anche alcuni rappresentanti della stampa e della TV.

Beh! Con questa pluralità di motivi, tutti validissimi e di cui ci rallegriamo, non possiamo non adeguarci all'ordine.

Atterreremo alle 18.00 con precisione cronometrica.

Così stando le cose, però, ce la possiamo anche prendere comoda. Abbiamo tre giorni di tempo e suddividiamo l'intero percorso Reykjavik-Roma in tre tappe, una al giorno.

Come prima tappa scegliamo l'aeroporto di Prestwick, non lontano da Glasgow.

Prolungare la tappa verso sud, magari fino a Southend-on-sea, avrebbe comportato non solo un prolungamento eccessivo del volo (leggasi affaticamento), ma soprattutto l'arrivo in zone altamente congestionate dal traffico.

E questo non ci alletta davvero dopo un volo che avverrà, secondo l'avviso del Servizio meteo, in condizioni molto avverse, in una profonda area ciclonica.

La tappa odierna è lunga e ci preannunciano forti venti contrari. Nella previsione di dover saltare il pranzo, facciamo una abbondante colazione ed imbottiamo di carburante anche BEBÉ.

Con grinta ed entusiasmo siamo pronti ad affrontare l'ultimo tratto di oceano, il Mar di Norvegia, per noi il più pericoloso perché il più lungo.

Puntiamo direttamente sulle Isole Ebridi, all'estremo nord della Gran Bretagna, lasciando sulla sinistra, per un eventuale atterraggio d'emergenza, le isole Faroe.

Il vento forte e quasi frontale ci allungherà di molto la durata del volo e rende molto agitato il mare che a tratti riusciamo a vedere fra qualche squarcio nella massa imponente delle nubi.

Anche qui per lungo periodo restiamo senza copertura radio, ma BEBÉ ci fa stare tranquilli. Quando intravediamo le prime isole delle *Ebridi Esterne* il tempo peggiora sensibilmente e il volo diventa difficile. Sorvoliamo le *highlands* scozzesi senza poterne ammirare la famosa selvaggia natura.

L'accento scozzese dei controllori di volo rende all'inizio particolarmente impegnative le comunicazioni radio.

La turbolenza è notevole. Per ragioni di traffico ci assegnano una quota che ci impone continua attenzione per l'incombente rischio di far ghiaccio sulle ali: sentiamo che molti dei velivoli in volo non se la passano meglio, ma non è una consolazione per noi.

Dalla trasmissione automatica del bollettino meteo locale apprendiamo con apprensione che nell'area di Prestwick sono presenti dei banchi di nebbia a quota zero.

Quando finalmente ci autorizzano a discendere ed usciamo dalle nubi, con piacere ci accorgiamo che la visibilità è buona e che la nebbia, confinata a quota zero entro avvallamenti del terreno, non influenza minimamente il nostro volo.

Anche questa volta l'atterraggio avviene di notte e l'aeroporto è deserto.

Una giovane scozzese del servizio doganale controlla per benino il nostro aereo e gentilissima ci aiuta nel disbrigo delle formalità, rese difficili dal fatto che l'aeroporto è ormai chiuso al traffico normale.

Quando però mi rivolgo a lei indicandola, in senso generico come inglese, ci tiene molto a puntualizzare che lei inglese non è: è *scozzese*. CORBEZZOLI!

L'alberghetto che ci ospita vicino all'aeroporto è una vecchia costruzione d'epoca vittoriana, dotato di ottimo comfort. Anche la cena, alquanto improvvisata a causa della tarda ora, si rivela inaspettatamente ottima.

Lunedì 3 agosto

Fissato ormai per domani sera l'arrivo a Roma, abbiamo tempo a disposizione che ci consente una qualche deviazione prettamente turistica.

Giorgio ha degli amici francesi che vivono nello Champagne vicino all'aeroporto di Reims-Prunay, anch'essi aviatori.

Quale migliore occasione per dare loro un saluto, approfittando di una non eccessiva deviazione della nostra rotta diretta per Cannes? E poi lo Champagne è sempre simbolo di buon augurio.

Stamane ancor prima del decollo dobbiamo richiedere l'autorizzazione preventiva che ci fissi ora e punto d'entrata nell'area del controllo francese.

Da Prestwick dovremo inoltrare tale richiesta tramite l'aeroporto di Glasgow utilizzando un sistema automatico, di cui nell'Ufficio Traffico, completamente deserto, mancano le istruzioni d'uso e che risulta completamente diverso da quelli conosciuti in Francia e in America.

Mentre Giorgio si sta occupando del rifornimento, riesco non senza sforzo a superare l'ostacolo. La disponibilità di tempo che credevamo di avere viene pressoché annullata dal ritardo che stiamo subendo per la snervante attesa dello *Slot*.

Quando finalmente riusciamo a partire il tempo è di molto peggiorato. La quota di 2.100 metri (FL070) inizialmente assegnataci ci sbatte direttamente entro imponenti ammassi nuvolosi; però la temperatura esterna, oggetto di continuo controllo da parte nostra, è ancora superiore a 0°, e quindi non facciamo ghiaccio. Il vento, completamente frontale, insieme a un fastidioso ballo, ci porta pure una notevole diminuzione della velocità al suolo.

Leggere sull'anemometro una velocità dell'ordine di 60/65 nodi è preoccupante, perché Reims-Prunay ci appare più lontana.

Per i soliti motivi di traffico, il Controllo ci immette su aerovie che si discostano anche di molto dalle rotte da noi richieste, ordinandoci nel contempo di salire a livello 090.

Ma salire di 2000 piedi, nelle odierne condizioni di temperatura in quota, significa per noi caricare ghiaccio: non ci rimane quindi che chiedere di salire ancora di più, fino a livello 110, quota questa quasi... stratosferica se messa in relazione alla potenza motore residua, notevolmente ridotta per l'esigenza di dare aria calda al carburatore.

Così, sperando di raggiungere il sereno al di sopra delle nubi, contiamo di evitare la formazione di ghiaccio sulle ali.

La previsione auguratici si avvera, ma quanta fatica portare BEBÉ, in quelle condizioni, a 11.000 piedi.

Come contropartita, fra gli squarci di imponenti nuvoloni appare sotto di noi Londra, grigia e maestosa.

Lasciata Dover entriamo sul Continente europeo a Dunquerque per proseguire, via Cambrai, fino al piccolo aeroporto turistico di Reims-Prunay, perfettamente attrezzato e funzionale.

Gli amici di Giorgio, armati di santa pazienza, hanno atteso a lungo ed ora l'incontro non può essere che breve, perché dobbiamo raggiungere, prima del tramonto, Cannes che funziona HJ (alba-tramonto).

Approfittiamo della breve sosta per un panino e per fare il pieno di carburante, il cui rifornimento qui, come a Cannes, è self-service, senza cioe' le lungaggini procedurali che tanto affliggono e limitano l'attività del volo turistico in Italia.

Non presto eccessiva attenzione quando, alla presentazione del Piano di Volo, mi dicono "brutto tempo al sud", anche perché da Reims noi partiamo con un bel sole caldo.

Improvvisamente però ci troviamo infognati in un cumulo che ci dà chiara dimostrazione della sua tremenda energia: sembra già discesa la notte e noi siamo sballottati ben bene da questa buriana. Già altre volte, nel passato, la valle del Rodano mi ha accolto non troppo benevolmente.

Questa volta però non mi impressiono e non mi preoccupo, perché sappiamo che dall'Alaska in poi il nostro volo .. tutto in discesa. Illusi! Proprio da allora sono arrivate per noi le maggiori difficoltà.

Questo contrattempo imprevisto ci obbliga ad una lunga deviazione verso ponente che ci fa allungare il volo, ma ciò nonostante arriviamo a Cannes in tempo prima della chiusura dell'attività operativa.

Parcheggiamo BEBÉ presso l'autorimessa AERAC, la ditta specializzata a cui domani mattina affideremo il nostro aereo per un controllo "a posteriori", una specie di... "elettrocardiogramma dopo sforzo".

E lui, che modesto modesto era partito quattro settimane fa, fra gli sguardi quasi irridenti di tanti, si pavoneggia stasera fra gli aerei che lo circondano.

"Io ho fatto il giro del mondo" sembra dire, soddisfatto.
Le ore della sera non passano mai ed anche il sonno tarda a venire.

Martedì 4 agosto

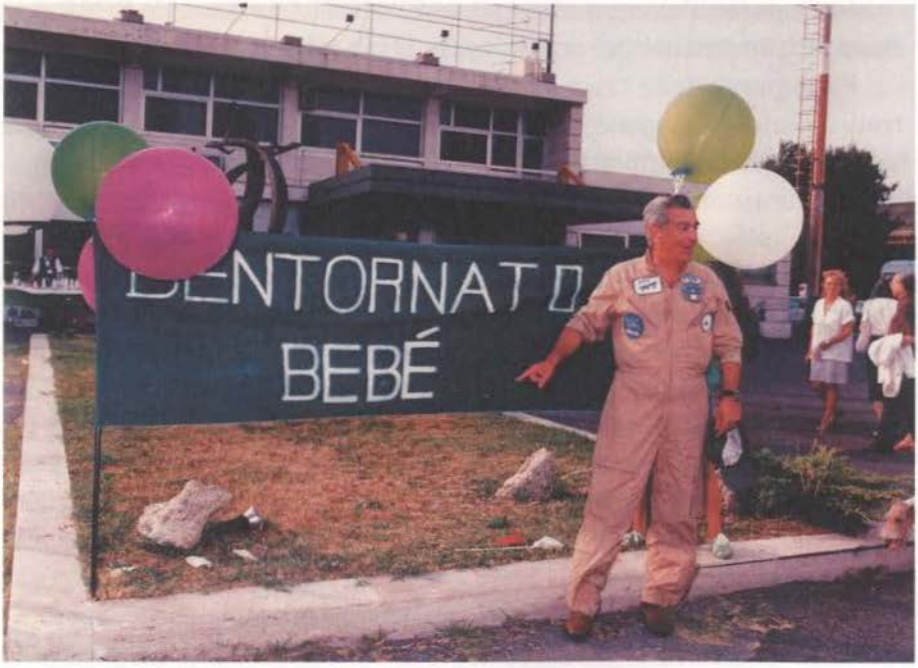
Andiamo presto a salutare BEBÉ, che sta prendendosi le congratulazioni di tutti gli operai e tecnici, che con professionale orgoglio osservano soddisfatti il positivo risultato del loro lavoro di messa a punto.

In effetti c'è anche un pò di merito nostro.
Volenti o nolenti, abbiamo spesso prestato poca cura a noi stessi, costretti a saltare quasi sempre il pranzo e talora anche la cena. Mai invece abbiamo peccato di incuria, sbadataggine o negligenza nei riguardi di BEBÉ: candele ... sempre scintillanti, benzina ... sempre fresca di giornata, olio ... vergine raffinato di gran marca, filtri ... maliardi, soggioganti ed avvincenti.
Riconoscenti siamo noi nei riguardi di BEBÉ, ma anche BEBÉ deve essere riconoscente nei nostri riguardi!
Pagamento delle tasse aeroportuali, rifornimento carburante, controlli di Polizia e Dogana, Piano di Volo, telefonate a casa e da casa sono le operazioni della nostra attività antimeridiana, completate da una visitina scaramantica all'Ufficio Meteo: a Roma è CAVOK (sereno).

Alle 15.00 precise, sereni, riposati e soddisfatti, decolliamo per Roma-Ciampino, un pò in anticipo certamente rispetto al tempo di volo previsto, ma intendiamo essere cronometrici all'arrivo, più precisi di un orologio svizzero: l'appuntamento è importante.
Durante le migliaia di km che abbiamo percorso in questo rally, virtualmente, già completato quasi mai abbiamo avuto vento a favore. E Dio sa quanto talvolta lo abbiamo desiderato!

Oggi invece un vento da nord ovest, un maestralino fresco di una quindicina di nodi, ci spinge inesorabile verso Roma.
"Il cavallo corre di più verso la stalla" direbbe il compianto Aldo Fabrizi.

La bandiera italiana rientra in Italia.



Grandi festeggiamenti attendono il ritorno dei piloti.

Superiamo di getto il tratto di mare fino a Capo Corso e poi laggiù, lontano lontano, ecco apparire l'Elba che oggi non è una semplice isola dell'arcipelago toscano; oggi per noi è la Patria, la nostra Patria, che rivediamo con una gioia tutta particolare, perché beh! quando siamo partiti...ma non c'è nessun pericolo... magari un pò... ma a noi andrà tutto bene... beh!... via mica potevamo essere poi proprio sicuri di rivedere...

Invece, grazie a Dio, eccola là, amata e bella come sempre.

L'isola del Giglio, Tarquinia, Capranica, la mia *villetta* a Riano, l' aeroporto dell'Urbe si susseguono a velocità di schioppo, e noi siamo in anticipo.

Chiediamo a Roma Ciampino di poter atterrare alle 17.58 per essere al parcheggio alle 18.00...spaccate.

La richiesta è accolta e per smaltire l'anticipo circuitiamo a qualche chilometro ad est dell'aeroporto.

Ma c'è un attimo di perplessità quando sentiamo Ciampino Torre che dà l'autorizzazione all'avvicinamento diretto e all'atterraggio ad un velivolo Falcon 50.

E allora i nostri accordi? Ci rendiamo però conto che è il generale Nardini che chiede di atterrare prima di noi, perché vuole essere presente al nostro arrivo: gesto questo che molto apprezziamo.

Del rally a me è toccato l'ultimo decollo, quello da Cannes, ma spetta solo a Giorgio, Comandante, Capo-equipaggio, 1° Pilota, Skipper, Boss, Padrone, portare a terra BEBÈ per l'ultimo atterraggio del rally, quello a Roma Ciampino, a conclusione di questa stupenda avventura.

Sono le ore 18.00 locali del 4 agosto 1992.

È necessario a questo punto continuare il diario di questa "historia" per ricordare quanto è accaduto dopo l'apertura dello sportello?

Il Generale Bernardini riabbraccia la nipote Camilla.

Anche il cane Jet plaude al ritorno del padrone.

Saluti, abbracci, baci, moglie, figli, nipoti, tanti tanti colleghi ed amici, fotografi, giornalisti: una folla che ci attornia festosa.

Giorgio ed io non possiamo dimenticare, e non dimentichiamo, di inondare di spumante l'I-NGPR (INDIA-NOVEMBER-GOLF-PAPA-ROMEO", in arte "BEBÉ", per dirgli grazie, perché non ha mai tradito la nostra fiducia e perché ci ha concesso di vivere questi indimenticabili momenti.

In tanta grande graditissima baraonda subentra un minuto di grande commozione quando al Gen. Stelio Nardini, nostro Capo di Stato Maggiore, restituiamo la piccola bandiera, il nostro tricolore da lui affidatoci il 4 luglio, alla partenza: noi l'abbiamo portato nei cieli del mondo ed ora ne sentiamo tutto l'orgoglio.

AND TO-MORROW IS ANOTHER DAY.

Foto ufficiale del ritorno in Italia. È ancora il Gen. Stelio Nardini (a sinistra) a fare gli onori di casa, come alla partenza.

PAPETERIE GUILLAUME SCHUL
L-2652 LUXEMBOURG
GASPERICH
TÉL. (352) 40 42 21
FAX (352) 40 16 26

FIRST ANNUAL AROUND THE WORLD AIR RALLY

LISTA DEI PARTECIPANTI

PILOT	CO PILOT	AIRCRAFT	NATIONALITY
G. BARTSCH	D. BARTSCH	CESSNA 421	USA
T. MELLON	E. VERCESI	C. CITATION	USA
M. PINCHAL	B. SILVA	BARON 58	USA
R. REISS	D. STEWART	BEECH A36 T/P	USA
W. TASHIMA	A. YAMADA	BEECH F33	USA
D. TEMPLE	E. SUDLENS	CESSNA 421	USA
N.SCHWARTZ	M.CORTI	CESSNA 340	USA
D. WEBB	F. HAILE	BEECH A 36	USA
W. WEISNER	J. SULLIVAN	BEECH A 35	USA
P.HOLLENBECK	M. EATON	BEECH 200	USA
A. GINI*	M. LARGE	MOONEY 213	SWITZERLAND*
C. PASSMORE	R. WERKHOVEN	PA 28	ENGLAND **
H. VOLK		ROBIN DR 400	GERMANY **
G. BERTOLASO	U.BERNARDINI	PA 28	ITALY

* organizzatore del rally

** partecipazione limitata alla prima tappa, fino a Mosca

City of Santa Monica

CITY OF SANTA MONICA CALIFORNIA
FOUNDED 1875

Mayor's Commendation

WHEREAS, The City of Santa Monica would like to salute the twenty-eight pilots, co-pilots and organizers of the 1st Annual Around The World Air Rally; and

WHEREAS, this flight commemorates the first global flight by the Donald Douglas Worldcruiser which embarked on its journey in 1924 from Cloverfield in Santa Monica, CA; and

WHEREAS, the Around The World Air Rally has joined youngsters of America with youngsters of other nations as pen pals thus spearheading the "Write Now LA!" program; and

WHEREAS, this memorable event offers opportunity for the young people to exchange information about their ethnic customs while increasing their literacy skills and establishing friendships.

NOW, THEREFORE, I, KEN GENSER, Mayor of the City of Santa Monica, on behalf of the Members of the City Council, do hereby commend the organizers and implementers of this historic undertaking. We recognize the dedication and effort put forth to ensure the success of this project.

Dated this 24th day of July, 1992.

KEN GENSER
MAYOR

Attestato rilasciato dal sindaco di Santa Monica (California) ai partecipanti al rally.

PER I ... NON ADDETTI AI LAVORI

I Corsi dell'Accademia Aeronautica, per consolidata tradizione, vengono battezzati con nomi simbolici od allegorici che si susseguono in ordine alfabetico: *Aquila, Borea, Centauro, Drago, Eolo, Falco, Grifo, Ibis, Leone, Marte, Nibbio, Orione, Pegaso, Rex, Sparviero, Turbine, Urano, VULCANO,* (mi sia consentito scrivere, per spirito di Corpo, il nome del mio Corso, in caratteri maiuscoli, perché – superfluo dirlo – è il Corso migliore), ed infine *Zodiaco*; e ancora di nuovo, Aquila 2°..., Aquila 3°..., Leone 4°, ecc.

PINGUINO	Vengono così scherzosamente chiamati gli allievi del 1° anno, perchè, come il simpatico animale polare, hanno le ali ma non sanno volare
ANZIANO	Allievo del 2° anno di Accademia
ASPIRANTE	Aspirante Ufficiale è il grado che conseguono gli allievi all'inizio del 3° anno accademico
CIVILAVIA	Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dell'Aviazione Civile
CAVOK	Ceiling and Visibility ok = sereno e visibilità ok.
VOR e NDB	radiofari di navigazione con differenti prestazioni
V.F.R	Visual Flight Rules = Norme da osservare per il volo a vista
I.F.R.	Instrument Flight Rules = norme da osservare per poter effettuare un volo strumentale, cioè senza visibilità
V.M.C.	Visual Meteorological Conditions = condizioni meteo che consentono il volo a vista, osservando le norme V.F.R.

I.M.C. Instrument Meteorological Conditions = condizioni meteo che richiedono l'applicazione delle norme I.F.R.

Tubo di Pitot Apparato di bordo che, confrontando la pressione dell'aria statica e di quella dinamica, esistenti alla quota di volo, consente la determinazione della *velocità all'aria* visualizzata sull'anemometro

Velocità al Suolo (Vs) = velocità all'aria (Va) ± velocità del vento (Vv)

Pista 15 pista orientata per 150°
Pista 05 pista orientata per 50°
Pista 36 pista orientata per 360°

FL 100 flight level - livello di volo a 10.000 ft (piedi)
FL 270 flight level - livello di volo a 27.000 ft (piedi)

1 Miglio Nautico km 1,852

Foot piede = cm 30,4

Feet plurale di foot = piedi x 3 /10 = ca. 10 metri

Esempio FL270 = ft 27.000x3/10 = 8.100 metri di quota

Livello di Volo FL – Flight level
La pressione atmosferica che varia da luogo a luogo, ed in funzione del tempo meteo, viene misurata all'altimetro alla stessa stregua di un barometro.
I valori forniti dall'altimetro sono diversi a seconda dei dati di regolaggio che vengono inseriti nell'altimetro stesso.
Se ad esempio, viene inserita la pressione effettiva al livello del mare (il cosiddetto QNH) l'altimetro – al suolo – indicherà l'altitudine dell'aeroporto, ed – in volo – l'altezza reale da terra, cioè la quota.

Esiste, in effetti, una differenza, talora notevole, fra la quota ed il livello di volo di un velivolo,
La quota è la distanza verticale fra l'aerombile e la superficie terracquea, cioè l'altezza reale da terra.
Il livello invece è una superficie isobarica convenzionale, riferita ad uno specifico valore di pressione (1013,2 millibars),che consente una sicura separazione verticale fra velivoli in volo contemporaneamente in una stessa zona.

S.H.A.P.E. Supreme Headquaters Al lied Powersin Europe
Comando Supremo delle Forze Alleate in Europa

A.D.I.Z. Air Defense Identification Zone = Zona di identificazione ai fini della Difesa Aerea

I.L.S. Sistema di atterraggio strumentale che consente al pilota di effettuare la manovra autonomamente impiegando le indicazioni di uno strumento di bordo (sistema prevalentemente usato dai piloti dell'Aviazione Civile

G.C.A. Ground Controlled Approach: atterraggio strumentale controllato da terra; il pilota esegue la manovra seguendo le informazioni fornitegli dagli operatori radar (sistema utilizzato soprattutto dai piloti militari)

LORAN -GEE Sistemi di navigazione per voli su lunghe distanze, soprattutto oceaniche

CLEARANCE Autorizzazione di volo data da uno degli Enti preposti al controllo del traffico aereo

MET-SAT Satellite meteo geostazionario che trasmette, in tempo reale, foto della situazione meteorologica

SLOT Lasso di tempo entro cui, su vincolante autorizzazione preventiva, un aeromobile può entrare in aree congestio-

nate da alta densità di traffico: ciò al fine di un sicuro controllo e sollecito smistamento di tutti gli aerei in zona

ORA Z — Ora Zulu in codice ICAO = ora del meridiano di Greenwich, che, per accordo internazionale, è l'ora di riferimento per tutti i problemi relativi alla navigazione

HJ — Indica che il funzionamento dell'apparato a cui si riferisce è attivo dall'alba al tramonto

H24 — Indica che il funzionamento dell'apparato a cui si riferisce è attivo 24 ore su 24

EQUIPAGGIAMENTO DI EMERGENZA

Gli equipaggi di velivoli monomotore che intendono effettuare un volo transatlantico decollando da una base canadese debbono avere a bordo equipaggiamenti di emergenza sia per la sopravvivenza in mare sia per la sopravvivenza in zona polare (quest'ultima se si sorvola il Labrador e la Groenlandia):

sopravvivenza in mare (per due persone)

tuta impermeabile da immersione ..... n. 2
maglia isotermica ..... n. 2
giubbotto di salvataggio con lampada di localizzazione..... n. 2
radio boa di emergenza ELT, galleggiante del tipo W ..... n. 2
battellino di salvataggio ..... n. 1
* acqua o apparecchio di distillazione almeno mezzo litro persona
* compresse disinfettanti per acqua
* viveri sotto forma di idrati, 5oo calorie/persona
* razzi di segnalazione ..... minimo n. 3
* tappi, secchiello e spugnetta
* specchio di segnalazione
* coltelli ..... n. 2
* torce elettriche stagne..... n. 2
* pacco pronto soccorso - fasce, bende

ALFABETO I.C.A.O.
(international civil aviation organization)

lettere	parola
A	ALFA
B	BRAVO
C	CHARLIE
D	DELTA
E	ECHO
F	FOXTROT
G	GOLF
H	HOTEL
I	INDIA
J	JULIET
K	KILO
I	INDIA
L	LIMA
M	MIKE
N	NOVEMBER
O	OSCAR
P	PAPA
Q	QUEBEC
R	ROMEO
S	SIERRA
T	TANGO
U	UNIFORM
V	VICTOR
W	WHISKEY
X	X- RAY
Y	YANKEE
Z	ZULU

ECHI DI STAMPA

«Sono cose che tutti sognano ed è bellissimo che ci sia chi tenta una sfida del genere a quest'età».

Gen. Stelio Nardini, all'Agenzia Adnkronos, 6 luglio 1992.

«È un'impresa incredibile, ma è anche un'impresa che senza il nuovo corso politico sarebbe stata impensabile».

Addetto aeronautico presso Ambasciata Russa a Roma.

«The Italian plane had to endure 12 hours flying non-stop from Syktvitkar to Novosibirsk and it was flown by a team consisting of two pilots aged 74 and 71. What an example to us all».

Raid International Report.

«Il BE-BÉ dei generali Bertolaso e Bernardini è il più piccolo, il più leggero, il più temerario degli apparecchi coinvolti in questa romantica avventura».

«Aeroporti del mondo», 30 giugno 1992

«My traveling companion heroes were two retired Italian generals, one 71 and the other some 74 years of age, who made the trip in a Piper Archer. At the end of each leg they announced how that leg was "just magnificent"».

«Pacific Flyer», September 1992 whit photo.

«Vivo questo stato d'animo da una vita ed ho quasi fatto l'abitudine a queste cose. Certo questa è indubbiamente più avventurosa delle altre».

Adnkronos da Ada Bernardini, 4 luglio 1992.

ECHI DI STAMPA

La radiotelevisione russa dando notizia del rally ha evidenziato la partecipazione dell'equipaggio italiano con questo commento: «Se due anziani generali di 71 e 74 anni sono capaci di questo, si può immaginare quale sia l'addestramento dei giovani piloti dell'Aeronautica Italiana!».

«Due Generali "Globetrotter": sono pensionati, e, insieme, hanno 145 anni. Con questa impresa entreranno di diritto nel "Guiness dei primati"».

«Il Tempo di Roma», 5 luglio 1992.

«Due solitari nei cieli del mondo»

«Italicum», numero di luglio/agosto 1992.

«I nonni del piper: arzilli all'arrivo».

«Il Resto del Carlino».

«Rientrato il Be-Bé centenario».

Agenzia ANSA, 4 agosto 1992.

Palmares del Gen. Umberto Bernardini

Con un bel pizzico di... veniale immodestia, ma con l'intento di aggiornare il mio *palmares*, riporto qui di seguito le ricompense nazionali e le onorificenze straniere conferitemi nel corso della mia attività *con le stellette.*

- Cavaliere di Gran Croce al Merito della Repubblica Italiana
- Medaglia di bronzo al Valor Militare
- Medaglia d'Oro al Merito Aeronautico
- Croci di guerra al Merito (due)
- Medaglia d'Oro di Lunga Navigazione Aerea
- Croce d'Oro anzianità di servizi
- Distintivo Volontario della Libertà
- Distintivo Campagne 1940-1943
- Distintivo Campagne 1943-1945
- Medaglia Mauriziana
- Distintivo Pioniere dell'Aeronautica
- Knight Commander (onorario) del Royal Victorian Order (Gran Bretagna)
- Gran Cruz de la Orden del Merito Aeronautico, con distintivo blanco (Spagna)
- Das Grosse Verdienstkreuzmit stern (Repubblica Federale tedesca)
- Grande Oficial da Orden Militar de Avis (Repubblica Portoghese)
- Banda de la Orden Mexicana de la Aguila Azteca (Stati Uniti del Messico)
- Grande Ufficiale dell'Ordine della Fenice (Repubblica Ellenica)
- Grand Officier dell'Ordine al merito civile e militare di Adolf di Nassau (Portogallo)
- Ordine FF.AA. della Repubblica Socialista, con corona di quercia (Jugoslavia)
- Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine Equestre di Sant'Agata (San Marino)
- Gran Croce al merito della Repubblica del Gabon (Gabon)

In alto una caricatura firmata dal Generale Corsini, già Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri.

Concessione della Medaglia d'Oro al Merito Aeronautico
(decreto ministeriale del 1.12.1992)

al Gen. S.A. Umberto Bernardini con la seguente motivazione:

«Ufficiale Generale della Riserva dell'Aeronautica Militare dal glorioso passato di aviatore, partecipava al primo Giro del Mondo riservato ad aerei da turismo in qualità di componente dell'unico equipaggio europeo.

A bordo di un velivolo monomotore Piper di categoria nettamente inferiore a quella degli altri partecipanti per dimensioni, autonomia e velocità, percorreva un itinerario di circa 35.000 chilometri in 16 tappe ciascuna della durata media di circa 10 ore, da Londra a Mosca, Novosibirsk, Irtkusk, Yakusk, Anchorage, Portland, Santa Monica, Oklahoma City, Cleveland, Moncton, Goose Bay, Nassarsuaq, Rejkyavick, Prestwick, Londra, per complessivi 22 giorni.

L'alta professionalità e l'esperienza acquisite durante una lunga carriera militare in oltre 4500 ore di volo hanno consentito al Generale Bernardini di superare le notevoli difficoltà tecniche incontrate portando felicemente a termine il volo.

L'intrepida impresa ha riscosso incondizionati riconoscimenti in campo nazionale ed internazionale contribuendo a tenere alto nel mondo il prestigio dell'Aeronautica Militare».

Roma, 2 Dicembre 1992
IL MINISTRO DELLA DIFESA

DIPLOMA

rilasciato dalla

ASSOCIAZIONE TRASVOLATORI ATLANTICI

«Con il sorvolo di oceani e continenti a bordo di un leggero velivolo di limitata potenza, rinverdiva una brillantissima carriera aviatoria, entrando di pieno diritto nella schiera dei grandi Trasvolatori italiani».

Orbetello, 5 Giugno 1993
IL PRESIDENTE
Ing. Renato Valle

Bertolaso e Bernardini decorati di Medaglio d'Oro al Merito Aeronautico

* identica decorazione e diploma sono stati rilasciati al gen. Giorgio Betolaso.

CURRICULUM VITAE

Gen. S.A. (r) Umberto Bernardini
Roma 22.07.1921 - 20.05.2010

Arruolato in Aeronautica il 1° ottobre 1940 quale allievo della Regia Accademia Aeronautica - Corso Vulcano.

Sottotenente pilota nel 1943, viene assegnato alla Scuola Caccia con sede iniziale a Foligno e, successivamente, ad Osoppo (Udine), dove, ancora in addestramento, viene sorpreso dall'armistizio dell'8 settembre.

Nel 1944-1945, come navigatore / puntatore / copilota in forza allo Stormo Baltimore, partecipa alla Guerra di Liberazione, operando in 42 missioni di bombardamento contro le FF.AA. germaniche nei Balcani.

Nel 1948-1949 è ufficiale subalterno pilota al 3° Stormo Caccia a Bari-Palese.

Nel gennaio 1950 viene trasferito al Reparto Sperimentale Volo dell'A.M. ed inviato a partecipare, come primo pilota italiano, al corso per piloti collaudatori-sperimentatori presso la Empire Test Pilots' School di Farnborough (Inghilterra) sola scuola del genere esistente al mondo. Durante la scuola, primo pilota italiano, supera la barriera del suono. Rientrato in Patria dopo circa un anno di corso, svolge attività su numerosi aerei presso il Reparto Sperimentale di Volo, operando anche, quale collaudatore militare, presso la Fiat Aviazione a Caselle Torinese. Al Reparto Sperimentale Volo comanda, prima la Squadriglia Volo e, successivamente, col grado di maggiore, il 311° Gruppo Volo.

Dal 1960 al 1963 lavora a Parigi presso il Comando Supremo delle Forze Alleate in Europa, nella Air Defence Division.

Nel 1964 è Comandante del Reparto Volo della 5ª Aerobrigata Caccia-bombardieri.

Nel 1965 è Capo-Ufficio Produzione Bellica presso lo Stato Maggiore della Difesa.

Nel 1968/1969 è Comandante del 5° Stormo Caccia-bombardieri Strike.

Negli anni 1971/1973, nel grado di Gen. B.A., è Capo di Stato Maggiore del Comando 2ª Regione Aerea (Roma).

Negli anni 1973-1977, promosso Generale di D.A., assume l'incarico

di Vice-Comandante della Regione stessa. Successivamente diviene Ispettore Logistico dell'A.M. e Presidente della Commissione normale Avanzamento Ufficiali.

Nel dicembre 1977 viene prescelto quale Consigliere Militare del Presidente della Repubblica (Presidente Leone e Presidente Pertini), incarico che lascia, per limiti detà, unitamente al servizio attivo, il 23 gennaio 1982.

Nel periodo 1982-2009 è Presidente dell'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica, poi Presidente dell'Associazione Pionieri dell'Aeronautica e Vice Presidente Nazionale dell'Associazione Combattenti della Guerra di Liberazione in Reparti regolari delle FF.AA.

The Empire Test Pilots School

This is to Certify that

Capt. U. Bernardini. I.A.F.

is a Graduate of the Empire Test Pilots School.

He satisfactorily completed all flying and technical exercises of No. 12 Course in the Performance Testing and Handling of all representative classes of landplanes in present use and satisfied the examiners at the end of the Course.

Dated this twelfth day of Dec'r. 1953

Commandant
Group Captain, Royal Air Force

Aeronautica Militare Italiana

Reparto Sperimentale Volo

Certificato di Qualificazione N. 1 del 29.4.53

Il Colonnello Pilota - BERNARDINI Umberto

ha frequentato il corso previsto e superato con esito favorevole le prove per il conseguimento della qualifica di :

Pilota Collaudatore Sperimentatore

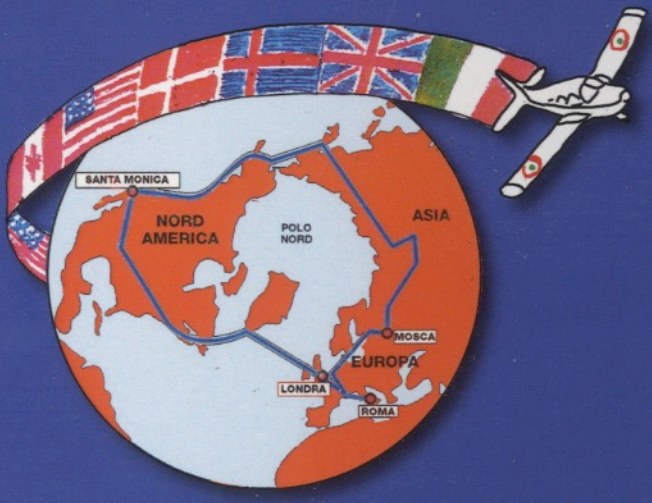
presso EMPIRE TEST PILOTS' SCHOOL

INGHILTERRA nel periodo 20.1.53 - 31.5.53

Secondo la direttiva SMA 205/A

Pratica di Mare, 1 Novembre 1969

Il Comandante


SANTA MONICA
NORD AMERICA
POLO NORD
ASIA
MOSCA
EUROPA
LONDRA
ROMA

omaggio